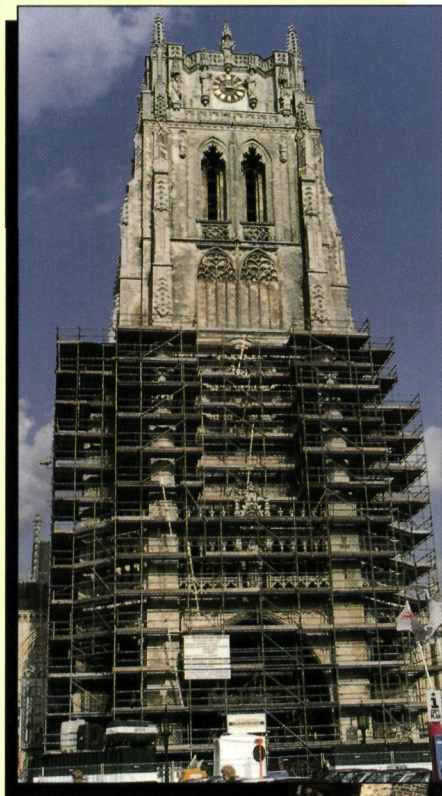


M&L



BOVENGRONDS EN ONDERGRONDS MILIEUBEWUST AKTIEF

DENYS



- Pijpleidingen, waterleidingen en collectoren
- Industriële leidingen en electromechanische uitrustingen
- Pompstations en waterzuiveringsinstallaties
- Renovatiewerken en speciale technieken
- Grondwerken en burgerlijke bouwkunde
- Tunnels, buisdoorpersingen en boringen
- Spoorwegconstructies
- Restauratiewerken.

DENYS

Industrieweg 124 - 9032 GENT (WONDELGEM)
Tel. (09) 254 01 11 - Fax (09) 226 77 71 - Telex 11 515 Denys B

M & L

MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Redactie

Bestuur Monumenten en Landschappen,
Afdeling Pers & Voorlichting.
Zandstraat 3, 1000 Brussel.
Tel.: (02) 209 27 37 - Fax: (02) 209 27 05.
Eindredactie: M.M. Celis.
Productie en promotie: L. Tack.
Zetwerk en secretariaat: D. Torbeyns.
Vormgeving: L. Tack.

Redactiecomité

Voorzitter: E. Goedleven.
Leden: A. Bergmans, J. Braeken, M. Buyle,
M.M. Celis, M. De Borgher, J. De Schepper,
M. Fierlafijn, J. Gyselinck, A. Malliet,
G. Plomteux, H. Stynen, L. Tack,
S. Van Aerschot, Hedwig Van den Bossche,
Herman Van den Bossche, P. Van den Brecht,
Ch. Vanthillo, L. Wylleman.

Advertentiewerving

De Ganzerik, J. Casier
Maalsesteenweg 73, 8310 Sint-Kruis
Tel.: (050) 36 25 89 - Fax: (050) 37 33 64.

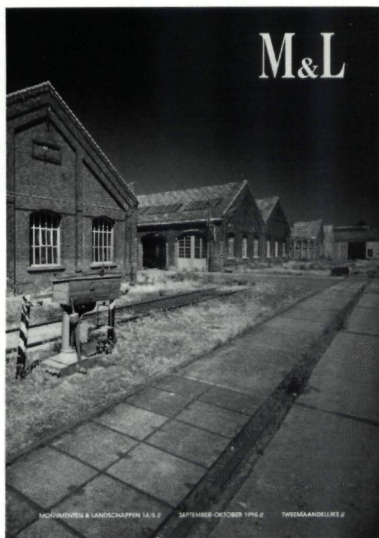
Druk

Die Keure
Oude Gentweg 108, 8000 Brugge
Tel.: (050) 33 12 35 - Fax: (050) 34 37 68.

Verantwoordelijke uitgever

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening
en Huisvesting
Luc Tack
Zandstraat 3, 1000 Brussel

De verantwoordelijkheid voor de gepubliceerde artikels
berust uitsluitend bij de auteurs. Alle rechten voor
het reproduceren, vertalen of herwerken zijn
voorbehouden.



Tweemaandelijks tijdschrift van het
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting
Afdeling Monumenten en Landschappen

ISSN 0770-4948 • 14 jaargang Nr. 5 • september-oktober 1995

Afgiftekantoor : Brussel X

Inhoud

Generiek	3
Monumenten voor de rechtspraak.	10
Rechtbanken in Oost-Vlaanderen	
Kathleen Lanclus	
Het Leuvense Spoorwegknooppunt	29
en de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo	
F. Andre Cresens	
Summary	60

M&L Binnenkrant

Abonnementsvoorwaarden 1995

Belgie: 1150 fr. (ook losse nummers verkrijgbaar voor 220 fr.).

CJP'ers betalen: 950 fr.

Buitenland: 1300 fr.

Uw abonnement gaat automatisch in na overschrijving op rek. nr.
091-2206040-95 van Monumenten & Landschappen, Zandstraat 3,
1000 Brussel met vermelding "M&L-jaarabonnement 1995".

U ontvangt dan alle nummers van het lopende jaar.

Zonder schriftelijke opzegging vóór het einde van elk kalenderjaar, wordt een abonnement automatisch verlengd
voor de volgende jaargang. Tussentijds kunnen geen abonnementen worden geannuleerd.

Cover:

De Centrale Werkplaatsen
van de Spoorwegen te
Kessel-Lo vormen het
oudste en grootste nog
bestaande industriële
complex uit de 19de eeuw
in de Leuvense regio
(foto O. Pauwels)

MINISTERIE
VAN DE
VLAAMSE
GEMEENSCHAP



Volkshuis bekroond

EUROPA NOSTRA PRIJS

(uittreksel uit "Actueel - Gazet van Antwerpen" van 06/02/95)

Minder dan een jaar nadat de restauraties aan de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal en de Bourlaschouwburg internationale bijval verwierven met de **Europa Nostra** prijzen, komt nu ook het Volkshuis die eer toe.

Europa Nostra is een vereniging die de aandacht wil vestigen op de verscheidenheid en de waarde van de Europese architecturale erfenis.

Je kan de restauratie van het Art-Nouveaubouw in de Volksstraat zeer geslaagd noemen.

Het voormalig liberale gemeenschapshuis "Help U zelve" werd in 1901 gebouwd door de architecten Jan van Asperen en Emiel van Averebeke.

Nu is het gebouw eigendom van de Rudolf Steinerschool.

Na onderzoek zorgde die ervoor dat de informatie op de gevel in de oorspronkelijke staat kon worden hersteld. Dat geldt ook voor de smeedijzeren elementen, de glasmaaïeken en het bilingahout.



restauratie van de voorgevel van het voormalig liberaal volkshuis "Help U Zelve" - Volksstraat 40 te Antwerpen (architecten Jan van Asperen en Emiel van Averebeke)



N.V. **Reinigingswerken Peetermans**

25 jaar kwaliteit en vakkennis

WIJNEGEMSTEENWEG 40, B-2160 WOMMELGEM – TEL. (03) 353 75 75 – FAX (03) 353 12 32

GENERIEK

Rechtgeaard

Hun ligging aan de waterkant, ter plaatse van vergane kloosters, of hun frappant gelijkende planopbouw wijzen weliswaar op een nauwe verwantschap: vormgegeven in neo-italiaanse renaissance, late neogotiek of vroege Art Deco affirmeren de Gentse, Oudenaardse en Dendermondse Themistempels nochtans vooral de eenheid-in-verscheidenheid van de rechterlijke macht. Naar aanleiding van de open Monumentendag houdt Kathleen Lanclus voor elk van hen een vurig pleidooi.



Gordiaans

Historische nalatenschap uit de pioniersjaren van de Belgische spoorwegen maar tegelijk stedenbouwkundig bepalend industrieel-archeologisch reservaat, staan het Leuvense Spoorwegknooppunt en de Centrale Werkplaatsen op een beslissend keerpunt. Ingehaald door recente ontwikkelingen maar nog in de schemerzone naar een bescherming, roept de site om een geëigde museale functie: een nabestemming waartoe André Cresens' uitvoerige maar trefzekere situering vanzelfsprekend concludeert.



Antwerpen rond 1515

MLZ

Henry van de Velde-instituut, Antwerpen
Monumenten- en Landschapszorg
Voortgezette opleiding

Sedert 1976 wordt de opleiding Monumenten- en Landschapszorg georganiseerd als postgraduaat of 'Voortgezette Opleiding'. Het studieprogramma omvat alle facetten die bij conservatie en restauratie van historisch waardevolle gebouwen en landschappen belangrijk zijn bij een integrale en interdisciplinaire benadering, specifiek voor de situatie in Vlaanderen.

Kandidaten dienen reeds een tweede cyclus diploma van universitair of hogeschool niveau te bezitten. De opleiding richt zich vooral op architecten, ingenieur-architecten, interieurarchitecten, burgerlijk en industrieel ingenieurs, scheikundigen, biologen, geografen, historici, kunsthistorici, archeologen, sociologen en planologen. De opleiding gebeurt verschillend voor studenten met een **technisch** en een **niet-technisch** basisdiploma. De colleges worden aangevuld met werfpraktijk, plaatsbezoeken, studiereizen en gastcolleges.

Het totaal der opleiding duurt drie jaren op part-time basis; dit is twee academiejaren 14 uren per week (geconcentreerd op volledige dinsdag en donderdagnamiddag en -avond), het derde studiejaar zijn er geen colleges meer en wordt integraal voorbehouden voor de voorbereiding van afstudeerwerk. Aanvang der lessen: **dinsdag 3 oktober 1995**.

Verdere inlichtingen op bovenvermeld instituut, Mutsaertstraat 31, 2000 Antwerpen - Tel. (03)231 70 84 - Fax (03)226 04 11.

Infodagen op het instituut (na afspraak) : dinsdag **19 sep.** 1995 (10 tot 18 uur) en donderdag **21 sep.** 1995 van 14 tot 18 uur.

Restauratie Toren Postgebouw Gent



ETN. FLOR BRUXELMAN & ZOON N.V.

Restauratie - Nieuwbouw - Steenkapperij

Reigerstraat 8, 9000 Gent

Tel. (09) 222 22 39 - 222 20 48 / Fax (09) 220 27 75

V

ERWEERDE HOUTEN RAMEN DIENEN NIET ALTIJD VERVANGEN EN WEGGEGOOID TE WORDEN



 **WINDOW CARE**
S Y S T E M S

Window Care Systems biedt de oplossing om uw verweerde ramen op een professionele manier te herstellen als nieuw.

Deze methode is zeer efficiënt en goedkoper dan uw ramen te vervangen door nieuwe.

Vraag gratis de folder aan.

*Ik wens
vrijblijvend meer
informatie over uw produkten.*

Naam:.....Voornaam:.....

Beroep:.....Leeftijd:.....

Adres:.....

Stad:.....Postnummer:.....



Nieuwbrugstraat 73 - 1830 Machelen • Tel.: 02/254.47.77 - Fax: 02/254.74.89



Tienen - Restauratie gevels "Oud Weezenhuis"

Monument Vandekerckhove

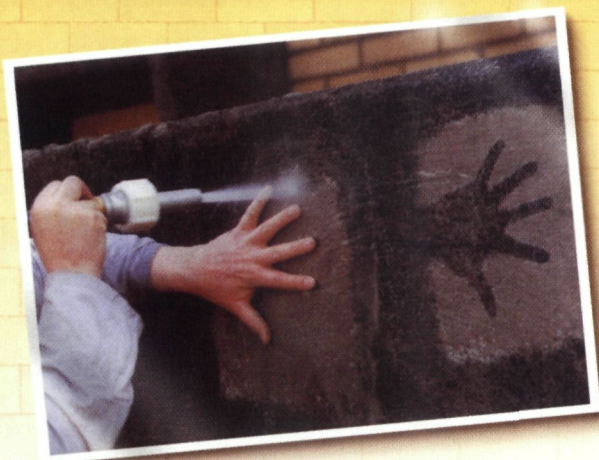
Herstelling monumenten en openbare werken

MONUMENT VANDEKERCKHOVE N.V.

Oostrozebekestraat 54
8770 Ingelmunster
Tel. (051)31 60 80
Fax (051)30 22 37

GROUP
MONUMENT

HYDRO-GOMMAGE



De zachtste techniek
om elke gevel te reinigen.



Quintelier Trudo
GEVELREINIGING

Wielstraat 57A 9220 Hamme Tel. & Fax : 052/ 47 21 38

Remmers Bouwchemie B.V.

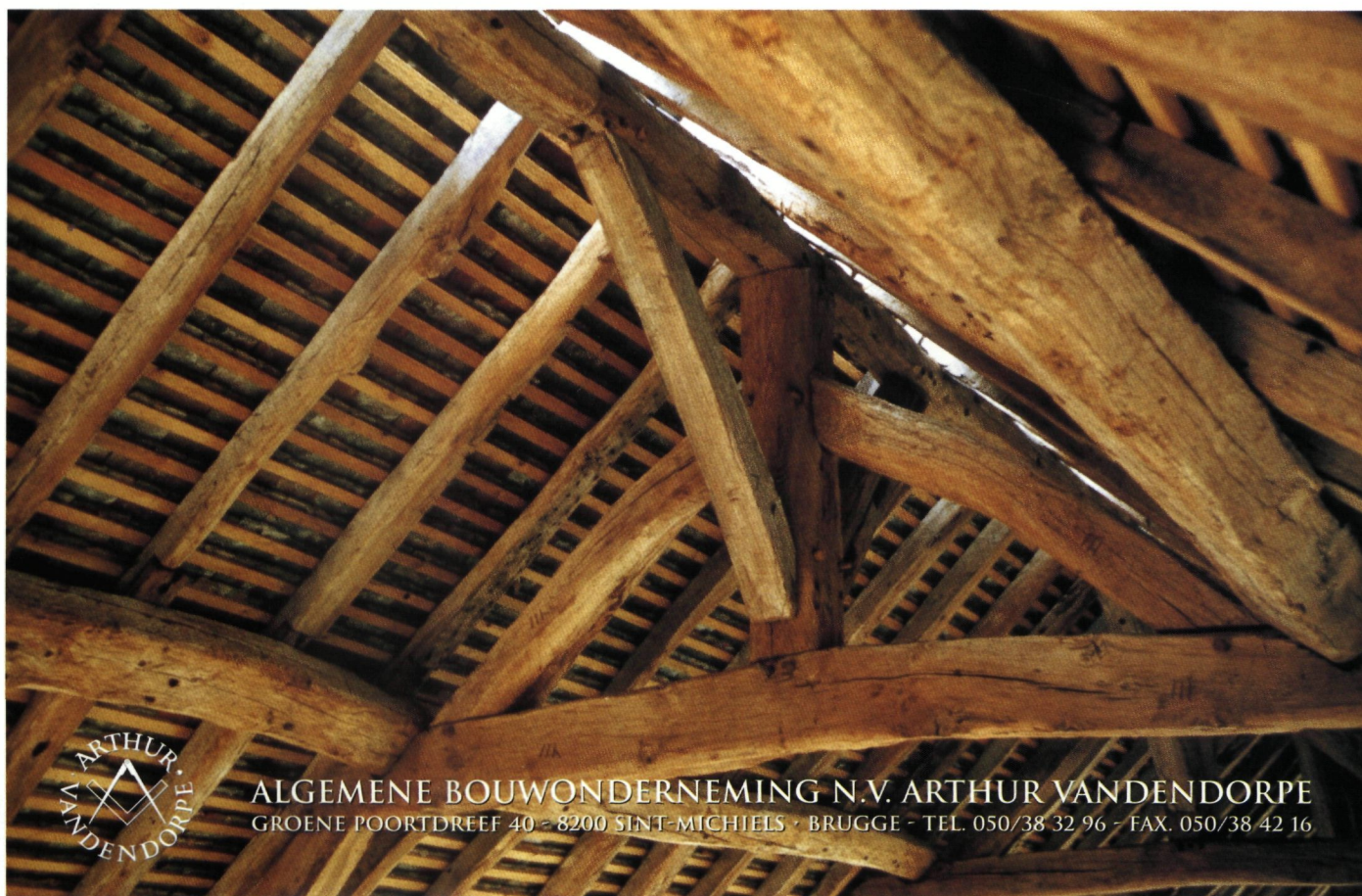
*Uw partner
voor totale bouwbescherming*

Onze producten vinden hun toepassing bij:
restauratie, monumentenzorg, renovatie,
onderhoud, nieuwbouw, ...

- Funcosil Gevelrenovatie
 - zachte reiniging d.m.v. micronevelreinigen
 - steenversteigers- en hydrofoberingsproducten
 - anti-grafittisystemen
 - siliconenemulsie en silicaatverven
- Funcosil natuursteen- en restauratiemortels
- Aida Kiesol injectie optrekkend vocht
- Aidol houtbewerking en polymeerchemische balkkop-restauratie
- Viscacid kunststofvloeren
- Funcosil betonreparatie
- Aida kelderafdichting

Brugsesteenweg 11
8520 KUURNE
tel. (056)35 90 30
fax (056)35 94 55

*Documentatie of gratis advies
op aanvraag!*



ALGEMENE BOUWONDERNEMING N.V. ARTHUR VANDENDORPE
GROENE POORTDREEF 40 - 8200 SINT-MICHIËLS - BRUGGE - TEL. 050/38 32 96 - FAX. 050/38 42 16

REWAH

Resultaatgerichte producten voor
de totaalrestauratie, instandhouding
en waterdichting van gebouwen

Hulpstoffen voor beton en mortel

Bouwspecialiteiten

Produktengamma :

Reinigingsproducten

Renovatie en instandhouding
van gebouwen en kunstwerken

Verfsystemen

Betonrenovatie

Waterdichting en behandeling
van kelders en ondergrondse constructies

Dakrenovatie

Bouwwakproducten

Hulpstoffen voor mortel en beton



Nijverheidsweg 24 - 2240 Zandhoven
Tel. 03/475 14 14 - Fax 03/475 10 94

HEYLEN HERMAN

Algemene Onderneming BVBA
Dak- & Torenwerken
Restauratiewerken

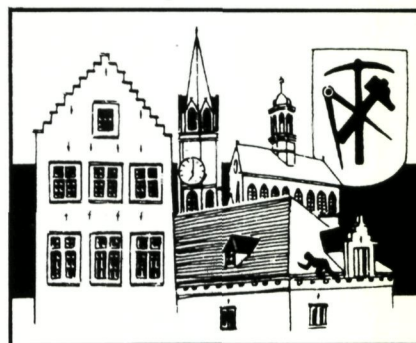
Lossing 3
2260 Industriepark
Heultje Westerlo
Tel: 014/26.00.87
Fax: 014/26.00.88



St.-Willebrorduskerk te Zandhoven (Viersel)

MOREELS H

Specialiteit restauratie
historische gebouwen & kerken



Natuur & kunstleien - pannen & asfalt

Restauratie van glasramen
van kerken en partikulieren

Eigen ontwerpen

43 Jerusalemstraat
9420 ERPE-MERE

Tel. (053) 83 01 54 • Fax (053) 83 33 65



Foto: Toon Grobet

Bartholomeuskerk te Merksem

Josephus Lucianus Leo-Willem Dimitri

TAEYMANS MEESTERSCHILDERS

sinds 1880

*Mutsaertstraat 16 - 2000 Antwerpen
Tel. 232 18 91 - Fax 226 44 98*

ZONDER RENOFORS-BETA ZAG U DIE MOLENS NIET MEER...

Heeft U zich al eens afgevraagd hoe het komt dat eeuwenoude houten molens nog steeds de wind trotseren? Of hoe de Middeleeuwse klokkestoel van de prachtige Sint-Romboutskathedraal zijn tonnenzware beiaard torst?

Solar nv vernieuwt en versterkt rottend hout met het Renofors-Bèta systeem. Voor jàààren.

Renofors-Bèta is een (kostenbesparend) alternatief voor dure en moeilijke vervangingswerken.

Renofors-Bèta is een gewapend kunstharsstelsel dat snel, doeltreffend en esthetisch eeuwenoude constructies restaureert.

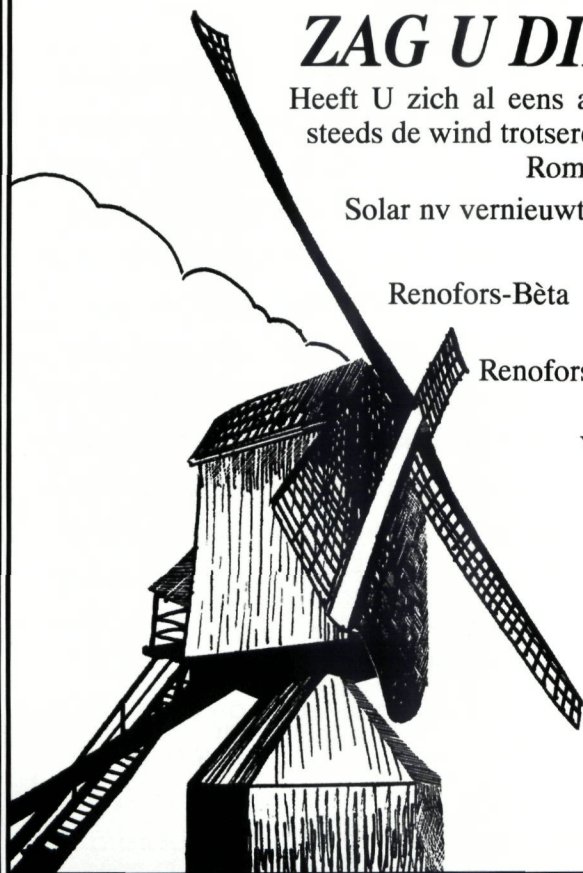
Vraag nu vrijblijvend documentatie. Bel 03/776.91.62

**U HEEFT GEEN MONUMENT
TE VERLIEZEN...**

Solar n.v.

Kleine Breedstraat 33 - 9100 St.-Niklaas

Ook sterk in: gevelreiniging - steenverharding -
vochtwering - drooglegging van muren met capillair
stijgend vocht - dichtingswerken - betonrestauratie -
houtbehandeling - brandremming.



MONUMENTEN VOOR DE RECHTSPRAAK. RECHTBANKEN IN OOST-VLAANDEREN

KATHLEEN LANCLUS

Detail uit de
burgerlijke
rechtbank van
Oudenaarde



In de periode van het Franse en Hollandse bewind en de eerste jaren na de Belgische onafhankelijkheid ontstond door de scheiding der machten een dringende vraag naar nieuw op te richten officiële en gouvernementele gebouwen.

Met de bouw van grote utilitaire complexen zoals onder meer de rechtbanken als afzonderlijke justitiële gebouwen los van de stad- of gemeentehuizen, beantwoordde men aan de urgente behoefte naar eigen functionele ruimten voor de rechtspraak. Nieuwe gebouwtypes in een imposante stijl, bij voorkeur neoclassicisme, verruimden het architecturaal patrimonium vanaf de eerste helft van de 19de eeuw.

Oost-Vlaanderen telt drie rechtsgebieden of gerechtelijke arrondissementen: Gent, Oudenaarde en Dendermonde. De gebouwen van de drie arrondissementsrechtbanken vertonen grote verschillen in architectuur, sfeer en karakter. Door hun architecturale verschijningsvorm en de opvallende stilistische verschillen, gaande van neoclassicisme naar neogotiek tot gematigd modernisme, staan de drie gebouwen in schril contrast. Er zijn echter ook opvallende raakvlakken: de inplanting en de voor geschiedenis van de bouw bijvoorbeeld of de basisvorm van de planindeling, maar ook het gevoel voor effect in de hoofdopzet van een bouw massa met een monumentaal karakter en het belang van bouwsculptuur.

HET ONTSTAAN VAN EEN NIEUW GEBOUWTYPE MET OFFICIEEL KARAKTER

In het Ancien Régime vergaderden bestuurlijke en rechterlijke macht in één gebouw. De rechtszittingen vonden aanvankelijk plaats in openlucht, later in de vierschaar en nadien in het wethuis of stadhuis. Dikwijls deed de hal in de benedenbouw dienst als zittingzaal voor de jurisdictie.

Reeds in 1787 hervormde keizer Jozef II de rechterlijke organisatie. Hij ontnam de lokale machtigen de rechtspraak en alle bestaande rechtbanken en rechtshoven werden, weliswaar tijdelijk, afgeschaft.

In 1790, tijdens de Franse Revolutie, werden de districtsgerechtshoven opgericht. In 1800, onder het Franse Bewind, kwamen de arrondissementen tot stand en werden de districtsgerechtshoven omgevormd tot de arrondissementsrechtbanken of Rechtbanken van Eerste Aanleg. De wet van 4 augustus 1832 tenslotte besloot tot de oprichting van een Hof van Beroep in drie Belgische steden: Brussel, Gent en Luik.

De gerechtshoven van Gent, Oudenaarde en Dendermonde werden opgetrokken aan een waterloop, respectievelijk de Leie, de Schelde en de Dender en wel op de plaats van een verdwenen kloostergebouw. De mooie ligging aan de waterkant draagt in belangrijke mate bij tot het impressionante en pittoreske effect van het stadsgezicht. De losse inplanting maakt bovendien het bouwvolume aan verschillende zijden zichtbaar.

De hier besproken gerechtsgebouwen presenteren zich als imponerende volumes van twee of meer

bouwlagen boven een hoge onderbouw. De symmetrische indeling van de voorgevel met de centrale geaccentueerde toegangspartij ligt volledig in de bouwtraditie van de raadhuizen. De onderbouw herbergt dienstruimten en archieflokalen. De verhoogde begane grond is bereikbaar via een steile trap en bevat onder meer de wandelzaal en de grote zittingzalen en op de bovenverdiepingen bevinden zich voornamelijk de kantoren en spreekplaatsen.

Centraal in het plantype en de ruimte-indeling van de rechtbank staat de verhoogd gelegen grote hal, ontvangst- of wandelzaal, ook wel "*salle des pas perdus*" geheten. Deze met het trappenhuis verbonden zaal vormde de kern van het gebouw waarrond de zittingzalen en de voornaamste lokalen gegroepeerd zijn en kwam dan ook perfect tegemoet aan de eisen van de publieksfunctie van het gebouw.

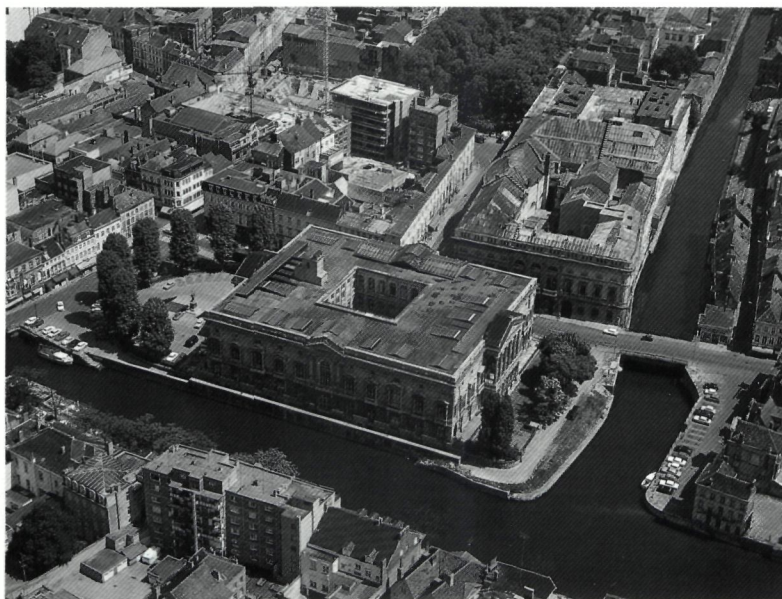
De voornaamste onderdelen in het ontwerpprogramma zijn de zittingzalen of rechtszalen die plachten ingedeeld te zijn in een platform of podium waar het bureau en de zetels van de rechters, van de griffie en van het parket of de vertegenwoordigers van het openbaar ministerie opgesteld zijn, een balie voor de advocaten achter de banken van de verdachten en de burgerlijke partij, en tenslotte de ruimte voor het publiek met zitbanken en achteraan staanplaatsen.

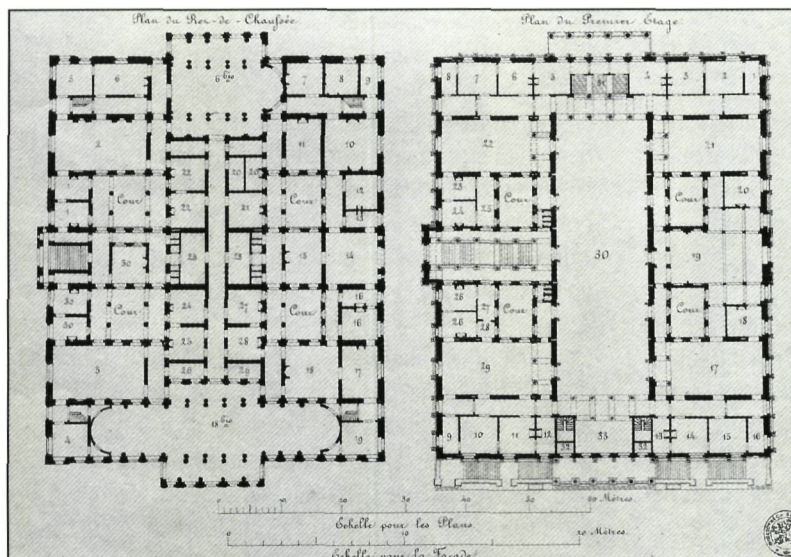
Traditiegetrouw werd de rechtszaal, in het Ancien Régime dus meestal de schepenkamer in het wethuis of stadhuis, versierd met gerechtigheidssymbolen of taferelen in verband met recht en wet om de rechters en de rechtzoekenden aan hun respectieve plichten en verantwoordelijkheden te herinneren.

Zeldzaam bewaard gebleven voorbeelden van dergelijke moraliserende gerechtigheidsschilderijen vinden we nog in het stadhuis van Oudenaarde.

In 1589 werden door de Wet van Oudenaarde voor de prachtig gestoffeerde schepenkamer twee beleerdende schilderijen op paneel van de Oudenaardse kunstenaar Gaspard Heuvick (ca. 1550 - 1611) aangekocht met als onderwerp *Het Laatste Oordeel*, het meest voorkomende gerechtigheidsstaferel, en een allegorische uitbeelding, *De menselijke Gerechtigheid*. Centraal in het laatstgenoemde staferel zit de geblinddoekte godin Themis met een zwaard en een balans in de handen. Rechts ervan zit de allegorische figuur van de drie goddelijke deugden met kruis, kelk en ooievaar en links de Voorzichtigheid, met spiegel en slang. Aan de voeten van de godin van de gerechtigheid is de Rijkdom uitgebeeld en verder ziet men allegorieën van de Vriendschap, het Koningschap en de Afgunst. Bovenaan in het schilderij zijn de wapenschilden van Vlaanderen, de keizer en de stad Oudenaarde afgebeeld (1).

Gents stadsgezicht met het gerechtshof aan het Koophandelsplein en het operagebouw in de Schouwburgstraat, beide ontworpen door architect L. Roelandt (luchtfoto A. Perceval)





Grondplan van het justitiepaleis in Gent, uit Journal de l'architecture et des arts relatifs à la construction, Revue des travaux exécutés en Belgique, I, nr. 9, 1848, Pl. XIII.

19de-eeuwse litho van het Gentse gerechtshof door L. Stroobant (Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuur, 119/13)

EEN FLORENTIJS PALEIS IN GENT

Het majestueuze "*Justitiepaleis*" in Gent is gelegen op het Koophandelsplein, dat zijn naam ontleende aan de handelsbeurs en de kamer van koophandel die tot 1900 ingericht waren op de gelijkvloerse verdieping van het complex.

Het gerechtshof werd gebouwd aan de samenvloeiing van de Leie en een Schelde-arm die deel uitmaakte van de oude stadsomwalling, de Ketelvest, meer bepaald op de plaats van het vroegere klooster van de minderbroeders en later (vanaf 1618) de recolletten, dat reeds in 1797 gesloopt werd. De gerechtelijke diensten waren na het Ancien Régime ondergebracht in bestaande openbare gebouwen: de Rechtbank van Eerste Aanleg zetelde in een deel van het oude jezuïetenklooster in de Volders-

straat, de zittingen van de Koophandelsrechtbank, het Vrederecht en het Assissenhof vonden plaats in het Stadhuis. Na de oprichting in 1832 van het Hof van Beroep voor Oost- en West-Vlaanderen in Gent was de bouw van een afzonderlijk gerechtshof noodzakelijk.

De nieuwe constructie werd opgetrokken naar de plans van stadsarchitect Louis Roelandt. Na een bouwperiode van tien jaar vond de opening plaats op 19 oktober 1846 met de eerste zitting van het Hof van Beroep.

Bouwmeester Louis Roelandt

Architect Louis of Lodewijk Roelandt (1786-1864) wordt beschouwd als één der toonaangevende architecten uit de 19de eeuw in ons land. Hij bracht niet alleen in Gent maar ook ver daar buiten belangrijke bouwwerken tot stand die het stadsbeeld markeren. Maar Roelandt gaf vooral Gent zijn rijkste en voornaamste openbare gebouwen. Zij vormen beeldbepalende elementen van prestige-architectuur in het Gentse stadsgezicht en opmerkelijke openbare bouwwerken die getuigen van de grandeur van de neoclassicistische stijlrichting.

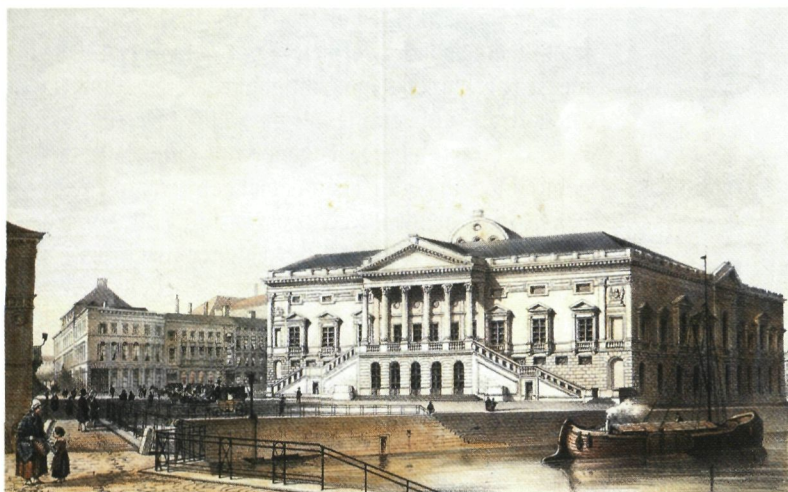
Na het beëindigen in 1808 van zijn studies aan de Gentse Academie voor Schone Kunsten verbleef hij in Parijs, waar hij vanaf 1809 als leerling van de gezaghebbende "*empire*" architecten Charles Percier en Pierre Fontaine zijn studies op interessante wijze kon vervolledigen. Zijn verblijf in het Napoleontische Frankrijk is van grote invloed geweest op zijn uitgesproken voorkeur voor de stijlen uit de klassieke oudheid en de Italiaanse renaissance.

Mogelijk maakte Roelandt toen ook kennis met het functionalisme en de rationalistische ontwerpmethodiek van Jean Nicolas Louis Durand (1760-1834), professor aan de Parijse *Ecole Polytechnique* van 1795 tot 1830 (2).

De rationele vorming onder invloed van de principes van J.N.L. Durand en de opleiding bij de Napoleonische architecten Percier en Fontaine vond bij Roelandt een perfecte synthese in een persoonlijke rijkbewerkte neoclassicistische stijl.

Terug in België werd Roelandt benoemd tot stadsarchitect van Antwerpen en professor architectuur aan de Koninklijke Academie aldaar.

In 1817 ontwierp hij de universiteitsaula van Gent, het zogenaamde "*Paleis van de universiteit*", en vestigde daarmee zijn faam. Zijn ontwerp van de universiteitsaula luidde een reeks imposante architecturale meesterwerken in. De eerste steen voor het prestigieuze bouwwerk werd gelegd in 1819, de



opening volgde pas in 1826. Het boeiende ontwerp beantwoordt volledig aan de principes van J.N.L. Durands streng rationalistisch ontwerpraster. De neoclassicistische vormgeving toegepast op het rationele ontwerpsysteem vormt een hoogtepunt in het reveil van de klassieke oudheid en meer bepaald de antieke tempelarchitectuur. Zijn ontwerp van de aula leverde hem een belangrijke onderscheiding op: het ridderkruis van de Koninklijke Orde van de Nederlandse Leeuw.

Vanaf 1819 was Roelandt leraar architectuur aan de Gentse Koninklijke Academie. Het jaar voordien werd hij ook aangesteld als architect van de stad Gent, een functie die hij vervulde tot 1856. In 1826 ontwierp hij trouwens de uitbreidingswerken van de 18de-eeuwse inrichting die de Academie huisvestte. In 1835 werd hij benoemd tot hoogleraar belast met de cursus architectuur aan de universiteit, toen nog de Speciale School der Burgerlijke Genie genaamd, ondergebracht in het college van het oude jezuïetenklooster in de Voldersstraat, dat naar ontwerp van L. Roelandt aangepast werd tot faculteitsgebouw en uitgebreid werd met drie nieuwe vleugels rondom een binnenplein.

In hetzelfde jaar werd Roelandt één van de eerste

negen leden van de toen opgerichte Koninklijke Commissie voor Monumenten.

Tot de belangrijkste ontwerpen van Roelandt in Gent behoren, naast de universiteitsaula, het reeds in 1912 gesloopte Casino, de opera en het gerechtshof, alle gebouwd in de jaren 1830 (3).

Een tempel van Themis in Gent

Louis Roelandt ontwierp het zeer sterk gestructureerde grondplan van het gerechtshof volgens de ontwerpsystematiek van Durand vanuit een modulair vierkant opbouwraaster. Het onderkelderde complex van oorspronkelijk twee en een halve bouwlagen vormt een rechthoekig blok van 55 op 66 meter. De bebouwde oppervlakte beslaat, volgens de ontwerptekst van een memoriesteek, 4.440 m² (4). Volgens dezelfde tekst bedroeg de kostprijs van de bouw (de grondprijs niet meergerekend) 1.450.000 frank. De Beer-Hertschap en Broeckhaus werden aangeduid als aannemers (5). Het delven van de funderingen met houten heipalen in de aangeslibde grond begon in april 1836 en was voltooid op 26 oktober 1837 (6).

Het gerechtshof van Gent omgeven door Leie en Schelde, gezien vanuit het zuidwesten (foto O. Pauwels)





19de-eeuwse foto van het Gentse justitiepaleis aan de samenvloeiing van de Leie en de Schelde-arm (Afdeling Monumenten en Landschappen)

Louis Roelandt besteedde ook veel aandacht aan de bouwmaterialen. Net als bij de klassieke Romeinse bouwkunst werden de muren bekleed met platen natuursteen. Het bakstenen metselwerk van het gerechtshof werd bekleed met Franse kalkzandsteen van Rochefort. De pilasters, kroonlijsten en omlijstingen zijn van hardsteen van Ecaussinnes, het sculptuurwerk van witte steen van Houdain. De natuursteen werd grotendeels geleverd en geplaatst door G. Paternotte en J.B. Lebrun. IJzer werd in de bouw van het gerechtshof enkel aangewend voor de boogspanten van de gewelven in de rechtszaal en de Kamer van Koophandel die toentertijd op de gelijkvloerse verdieping ondergebracht waren. Pas in de latere realisaties van L. Roelandt vonden experimentele ijzerconstructies toepassing (7).

Zoals in de andere gebouwencomplexen van architect L. Roelandt vervaardigde beeldhouwer Philippe Parmentier (1786-1851) de decoratieve en sculpturale onderdelen zoals zuilen, kroonlijsten, profielen en lijstwerk. Parmentier genoot evenals Roelandt een opleiding in de Academie van Parijs. In 1837 werd hij directeur van de beeldhouwafdeling in de Academie van Gent (7).

De door L. Roelandt ontworpen "salle des pas perdus" in het gerechtshof van Gent, volgens een aquarel van J. Van den Hende en A. Heins, 1908 (Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuur, 119/17)

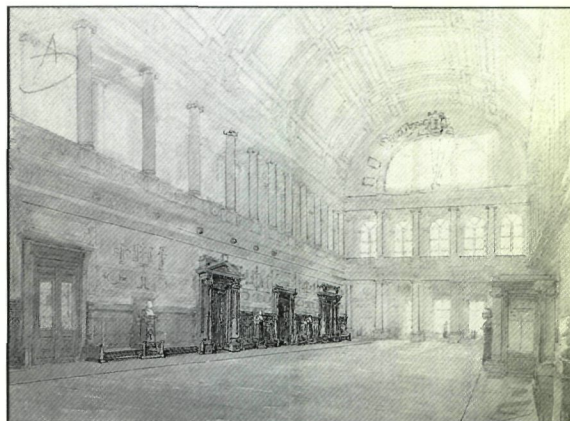
Wat de stijl betreft van dit statige bouwwerk hanteerde Roelandt een neoclassicistische vormtaal die duidelijk geïnspireerd is op de Italiaanse en meer bepaald de Florentijnse renaissance. Het gerechtshof vormt een fraai voorbeeld van Roelandts meesterlijke interpretatie van het cinquecento. Het ritme van vensters en zuilen, het zorgvuldig uitgebalanceerde spel van rondboogvensters, de bossage op de benedenverdieping en de door zuilen en frontons geaccentueerde bovenvensters, vormen de hoofdcomponenten voor de vormgeving ontleend aan de Florentijnse renaissance.

De voor- en de achtergevel, respectievelijk op het noorden en het zuiden gericht, met een strikt symmetrische ordonnantie, tellen dertien traveeën met een middenrisaliet van vijf traveeën, gemarkeerd door een portiek op een podium in klassieke stijl, bestaande uit een hoofdgelst met een driehoekig fronton gedragen door zes kolossale zuilen met een Corinthisch kapiteel. In de voorgevel is het portiek aan weerszij bereikbaar via een monumentale bordes-trap. De hoekrisalieten met rechthoekige blindnissen worden afgelijnd door kolossale pilasters met verdiepte schachten en een Corinthisch kapiteel.

De begane grond met afgevlakte bossage is voorzien van rondboogvensters. De rechthoekige bovenvensters worden bekroond met een driehoekig fronton op Corinthische pilasters en worden in het middenrisaliet afgedekt met een kroonlijst. De borstweringen zijn uitgewerkt als balustrades tussen postamenten. Het mezzanino boven de grote rechthoekige bovenvensters wordt in het middenrisaliet versierd door médaillons die volgens het ontwerp de bustes moesten bevatten van beroemde juristen (8). De opengewerkte attiek loopt over de vier gevels door. De beelden die volgens het ontwerp de beelden en het fronton zouden verrijken zijn nooit gerealiseerd.

De opdracht voor het ontwerp van de bronzen sculptuur "*De Gerechtigheid*" in het timpaan werd in 1956 toegewezen aan de Gentse beeldhouwer Geo Verbanck (1881-1961) en is in 1961 geplaatst. In het tafereel wordt de Griekse godin van de rechtspraak en de rechtsorde, Themis, geflankeerd door twee groepen, namelijk de beschuldigen en de verdediging, vergezeld van vrouw en kinderen (9).

De zijgevels van elf traveeën laten een zelfde opbouw zien. De middentravee met een groot rondboogvenster op de verdieping wordt geflankeerd door Corinthische pilasters en bekroond met een



Nieuwjaarswens voor 1887 van de Gentse "lantaarns aanstekers" met voorstelling van de lantaarn op het Koophandelsplein en met het beeld van H. Metdepenningen en het gerechtshof op de achtergrond.
(uit Universiteit Gent, Claeys P., Les monuments de la ville de Gand)

Het Gentse gerechtshof eind 19de eeuw met zicht op de aangelegde voortuin en het monument van Hippolyte Metdepenningen.
(Afdeling Monumenten en Landschappen)

driehoekig fronton. De vensters van de derde en de negende travee zijn geaccentueerd.

Een brand op 19 maart 1926 teisterde het gebouw. Interieur en mobilaire gingen in de vlammen op, enkel de buitenmuren bleven onaangetaast. Aanvankelijk bevond zich op de eerste bovenverdieping, toegankelijk via de majestueuze buitentrap, een immense zaal met een bijzondere ruimtewerking, de zogenaamde "*salle des pas perdus*". De plechtige opening van de zaal vond reeds plaats op 30 juni 1844. De zaal, naar verluidt één der grootste van Europa, besloeg het gehele middendeel van het gebouw. In de 19de eeuw werden er trouwens geregeld concerten en feesten gegeven. Rondom de wandelzaal, overspannen met een hoog houten tongewelf, waren over twee verdiepingen de verschillende lokalen gegroepeerd, die op de bovenste verdieping aansloten op een omlopende galerij met zuilengang. Reeds van in den beginne rees er kritiek in verband met de enorme wandelzaal die geen verlichting toeliet op de gelijkvloerse verdieping. Niet geheel onterecht merkte men toen reeds op dat de functionaliteit van het gebouw volledig opgeofferd was aan de groots opgezette "*salle des pas perdus*" (10).

De wederopbouw van het gehavende complex na de brand gebeurde onder leiding van M. De Vaere, eerst-aanwezende architect bij Bruggen en Wegen, en was voltooid in 1930 (11). De grote wandelzaal ruimde plaats voor een klein binnenhof die de wandelgangen in de omlopende vleugels verlicht. De toegang bevindt zich nu op de gelijkvloerse verdieping. De deuren zijn in 1931 voorzien van sieraadwerk uitgevoerd door de Gentse kunstsmid en



Sint-Lucaskunstenaar Achiel C. François (1876-1962), (11). Het hekwerk bevat paneeltjes versierd met de symbolische balans van de gerechtigheid. Het monumentale trappenhuis, de hal en de wandelgangen werden heringericht in een aangepaste vormgeving gefundeerd op het neoclassicisme, zonder dat het gebouw veel aan eigen karakter heeft ingeboet. Enkele gehoorzalen hebben nog het meubilair dat door de firma Van Herreweghe & De Wilde geplaatst is in 1931 (11). Voorts zijn de rechtszalen, dienst ruimten en kantoren zonder noemenswaardige versieringen ingericht, met uitzondering van de zittingzaal van het Hof van Beroep waar een reusachtig schilderij van Constant Montald de ruimte domineert. Een grote verscheidenheid aan schilderijen in uiteenlopende stijlen en van diverse kunstenaars werden door het Museum voor Schone Kunsten in depot gegeven om de talrijke lokalen en kantoren in het na de brand van 1926 vernieuwde gerechtshof op te luisteren.

De aanleg van een square

Interessant is ook de inplanting van het gerechtshof, geheel vrijliggend op een bijna ovaalvormig terrein voorzien van een fraaie gietijzeren afsluiting op een



De na de brand van 1926 vernieuwde wandelzaal in het Gentse gerechtshof (foto O. Pauwels)



muurtje en aan twee zijden ingesloten door water, de Ketelvest ten zuiden en de Leie ten westen. Het ijzeren hekwerk werd aanbesteed op 10 april 1845. De werken, toegewezen aan Victor Désiré Putzeys, waren pas voltooid in 1849 (12). Een ijzeren hek geflankeerd door lantaarns in de vorm van kandelaberzuilen die op de basis passend versierd zijn met de emblemen van de gerechtigheid, verleent toegang tot een aangelegd voorpleintje. Twee gelijkaardige sierlijke lantaarns bevinden zich ook aan de zij- en achteringang. Het betreft hier vermoedelijk één der oudere elementen van openbare gasverlichting in Gent. Vermelden we hierbij dat dezelfde L. Roelandt een eigen oliegasfabriek, de eerste gasfabriek in Gent, oprichtte in 1824. Van dan af werden de olielantaarns in de straten van Gent vervangen door gaslantaarns, geleverd door de firma van L. Roelandt. Aan het einde van de 19de eeuw kwam de kandelaber met verschillende lantaarns in voege en nog later werd de elektrische verlichting aangewend (13).

Op 20 juni 1886 werd het monument van Hippolyte Metdepenningen (1799-1881) op het voorplein ingehuldigd. Het beeld van de liberaal en vrijmetselaar, eerste doctor in de rechten uit de Gentse universiteit,

is blijkens de inscriptie een werk van Juliaan Dillens (1849-1904) en werd gegoten in de ateliers van de *Compagnie des Bronzes de Bruxelles*.

Het tot dan met acacia's beplante voorplein werd in die tijd aangelegd als een typische square, zoals die door Hubert Jan Van Hulle (1827-1900), leraar aan de Rijkstuinbouwschool en sedert 1860 Inspecteur der Openbare Beplantingen van de stad, ontworpen werd naar Parijs en Londen voorbeeld. Het ontwerp van de square van het gerechtshof, opgenomen in het door Van Hulle opgemaakte dossier *Promenades et Plantations publiques, Boulevards et Squares* (1860-85), voorzag twee lobvormige perken rondom het standbeeld (14). Helaas bestaat het sierlijke parkje van weleer nu uit weinig meer dan enkele platanen op een gekasseide parkeerplaats.

EEN HERLEVING VAN DE NEOGOTIEK IN OUDENAARDE

Ook het Justitiepaleis van Oudenaarde is sterk beeldbepalend gesitueerd aan de oostelijke Schelde-oever, de Bourgondiëstraat. In het justitiepaleis zijn de Rechtbank van Eerste Aanleg en het Vrederecht

Het gerechtshof
van Oudenaarde
aan de Bourgondië-
straat en de
Schelde-oever.
(foto O. Pauwels)



van het gerechtelijk arrondissement Oudenaarde ondergebracht.

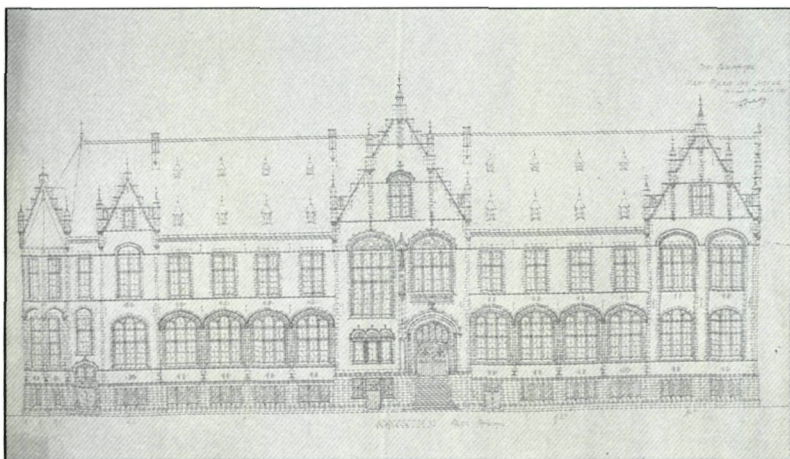
De eerste rechtbank werd tijdens de Franse Revolutie ondergebracht in het voormalige kasselrijhuis, het bestuurshuis van de kasselrij Kortrijk tijdens het Ancien Régime. In 1817 richtte men het oud kasteel van Bourgondië, toen genaamd "*Het Gouvernement*", op de rechter Schelde-oever in als gerechtshof. Een nieuw speciaal daartoe opgericht justitieel gebouw kwam tot stand in 1824 op de plaats van het naast het kasteel gelegen klooster van de zusters van Onze-Lieve-Vrouw van Sion, opgericht circa 1200 op de Eindries, en sedert 1467 hier gevestigd. Bij de belegering van de Fransen in 1745 werd het klooster op de kerk na door brand vernield (15). De kerk bleef nog tot na de Eerste Wereldoorlog in gewijzigde toestand bewaard en werd geïncorporeerd bij de gevangenis, die achter het gerechtshof ingeplant is. Dit gerechtshof werd door een brand vernield bij de beschietingen op 3 november 1918.

De huidige rechtbank werd gerealiseerd naar de plannen van de Gentse architect Henri Valcke, ontworpen in 1920 en 1921 (16). De funderingswerken

onder leiding van aannemer Edmond Meirlaen uit Gent werden uitgevoerd in 1921 (17). De opbouw met de "*Société Anonyme de Gobertange*" als aannemer startte in 1922 (16). Na een bouwperiode van meer dan vier jaar werd het gerechtshof plechtig ingehuldigd op 1 oktober 1925.

Historiserende wederopbouw

Anders dan het vernietigde gerechtshof kreeg het nieuwe gebouw een eclectische en historiserende vormgeving. De voortzetting van de eclectische bouwstijlen in de traditie van de Gentse Sint-Lucas-school getuigt allerm minst van vooruitstrevend bouwen in het interbellum. Deze eclectische en archaïserende bouwvisie is evenwel begrijpelijk in de context van de bouwperiode. Oudenaarde werd zoals andere door de oorlog verwoeste gebieden in de jaren 1920 geconfronteerd met het herstel van oorlogsschade. Bij besluit van het Schepencollege van 22 april 1919 werden de leden benoemd van een adviesorgaan, "*nopens het verfraaien en het behoud der merkwaardigheden van geschiedkundigen, monumentalen en artistieke aard in deze stad*":



Gevelontwerp voor
het gerechtshof van
Oudenaarde van
architect H. Valcke
van 1922.
(Stadsarchief
Oudenaarde)

de "Kommissie der Stadszichten en Herstellingen" of "Commission locale des sites et restaurations", die een belangrijke impact had op de wederopbouw van de stad (18). In haar uitgebrachte adviezen bij de bouwvergunningen verwijst ze graag naar historische voorbeelden uit de stad. We mogen aannemen dat de conserverende wederopbouwvisie van de lokale commissie ook richtinggevend geweest is in de ontwerpplannen voor de reconstructie van het gerechtshof. Toch maakt het gebouw door zijn levendige bouwtrant in de geest van de grote middeleeuwse bouwwerken een pittoreske indruk.

We citeren de lofuitingen uitgesproken door voorzitter Van Lierde in de openingsrede voor het nieuwe gerechtshof op 1 oktober 1925: "*Nous voici enfin dans ce nouveau Palais, un palais dans toute la force du mot. La masse imposante se profile au bord de l'Escaut dans les eaux duquel il se reflète, sur la même ligne que l'Eglise de Notre Dame de Pamele*

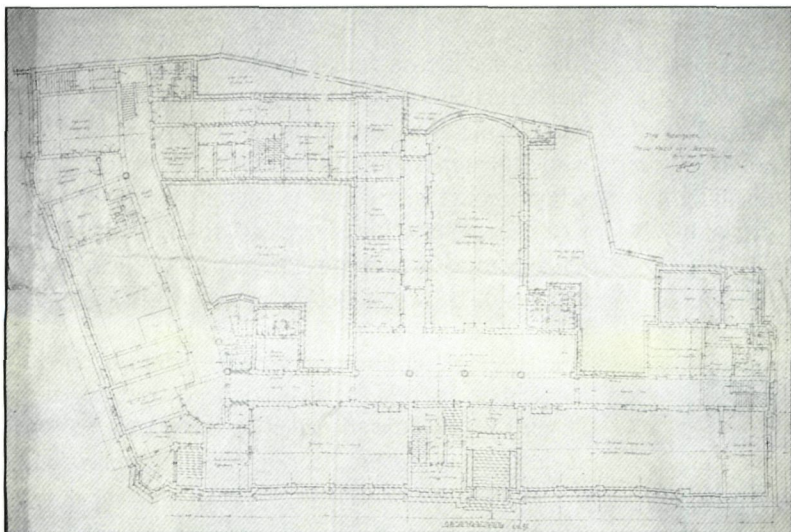
dont il constitue le pendant. L'ensemble est d'un effet saisissant! L'oeil du spectateur est frappé par la richesse, la variété, la grâce, la beauté de l'édifice. C'est une tâche difficile pour un architecte de construire dans une ville comme Audenarde. Son oeuvre y voisinera avec les plus purs chefs d'oeuvre du moyen âge. Elle devra être de premier ordre pour soutenir pareil contact. Monsieur Valcke a, nous pouvons le dire, su surmonter cette difficulté. Le nouveau Palais de Justice est une oeuvre qui s'inspire des grandes traditions du style ogival, une oeuvre d'une véritable valeur esthétique, digne d'une ville déjà si richement dotée" (19).

Architect Henri Valcke (1871-1951), een minder bekend architect uit het Gentse, liet zich sterk beïnvloeden door de Brabantse gotiek in de profane bouwkunst, waarvan het overdadig gedecoreerde stadhuis van Oudenaarde trouwens als een schoolvoorbeeld geldt. Het gebruik van gotische stijlvormen in afzonderlijk bouwelementen en detaillering, en de aangewende bouwmaterialen zijn kenmerkend voor de neogotische stijlbenadering. De gevels aan de straatzijde zijn volledig met natuursteen bekleed: hardsteen (*Petit Granit*) voor de onderbouw en zandsteen (Ledestein en Gobertangersteen) voor het opgaande metselwerk en beeldhouwwerk. De levering van materialen en het gepresteerde werk werden door de toezichters van de werken, Remi De Deken en Fernand Ruysschaert uit Oudenaarde, nauwkeurig genoteerd in de dagelijkse verslagen (20). De zijvleugels met een gelijkaardige doorlopende ordonantie en de sobere achtergevels zijn opgetrokken uit donkere Boomse baksteen.

Het Oudenaardse gerechtshof werd aangelegd rondom een klein binnenhof met vleugels van twee bouwlagen hoog onder leien schilddaken, aan de straatkant bezaaid met talrijke dakkapelletjes in twee registers.

De symmetrische indeling van de voorgevel toont een centraal poortrisaliet van twee traveeën uitlopend in een trapgevel en twee geaccentueerde hoekpartijen met topgevels. De kelderverdieping is ondergebracht in een hoge hardstenen onderbouw. De verhoogde begane grond wordt geritmeerd door drielichten gevat in een gedrukte spitsboogarcade rustend op halfzuiltjes. Kruiskozijnen verlichten de bovenverdieping. De trapgevels zijn verrijkt met aan de Brabantse gotiek ontleende pinakeltjes. De verdeling van de ramen door kleine roeden is een element ontleend aan het classicisme. De tudorboogvormige portiek met trap kreeg een extra accent door zijn fraai bewerkte neogotische omlijsting. Een gebeitelde tekst vermeldt "*Gerechtshof anno MCMXXII*" en brengt de eerstesteenlegging in herinnering. In de

Grondplan van het
gerechtshof van
Oudenaarde naar
ontwerp van
architect H. Valcke
van 1922.
(Stadsarchief
Oudenaarde)



afgekante linker hoektravee was destijds de ingang van de magistraten ondergebracht.

Interieurdecoratie

De zeer gaaf gebleven interieurdecoratie inclusief het meubilair schept een aparte sfeer die herinnert aan religieuze gebouwen, wat het behoudsgezinde karakter van het gebouw onderstreept.

De aan de kaai gelegen hoofd vleugel bevat centraal het portaal en het trappenhuis met een steil opklimmende arduinen steektrap. Vanuit de kleine vestibule betreedt men de wandelzaal die door natuurstenen zuilen met koolbladkapiteel in twee beuken verdeeld wordt. Vanuit de wandelzaal zijn de drie rechtszalen toegankelijk: aan weerszij van de toegang bevinden zich het Vrederecht en de Burgerlijke Rechtbank; ertegenover is de grootste zaal gelegen, de Correctionele Rechtbank. Zowel de gangen als de zalen zijn verfraaid met kleurige marmeren lambrizeringen, een meer bijdetijdse aankleding neigend naar de Art Deco, die in het geheel een eerder ambivalente indruk maakt. Volgens het in 1922 goedgekeurde lastenboek bestaat de marmerbekleding in de wandelzaal en de gangen uit gepolijste platen *Veiné doré* met onderaan een galon van rood marmer en antiek groen, bovenaan een fries van hetzelfde marmer, en een plint van marmer *Napoléon* (21).

Trappen met ijzeren leuning en leidingen leiden naar de bovenverdieping. Naast het centrale trappenhuis zijn er nog twee kleinere in de hoeken van de langgerekte vleugel. De fraai gesmeede ijzeren leuning en leidingen zijn het werk van de Gentse kunstsmed Isidoor Blankaert (1874-1964), (22). Deze kunstsmed genoot een opleiding aan de Sint-Lucasschool, was lid van het Gilde van Sint-Lucas en Sint-Jozef en stond als lesgever in de Gentse Sint-Lucasschool ondermeer in voor de cursus smeedkunst voor architectuur (23). Blankaert verzorgde eveneens het ijzer- en koperwerk aan het gerechtshof van Dendermonde. Op de bovenverdieping loopt een lange gang over de volledige breedte van het gebouw waarop alle lokalen uitkomen. De rechthoekige deuren zijn gevat in een houten omlijsting in classicistische stijl. Een opschrift boven de deur verwijst naar de functie van het lokaal. Boven het Vrederecht bevindt zich een ruime 'boekenzaal'.

De drie gerechtszalen zijn zeer harmonieus ingericht in een afgezwakte eclectische stijl met het hoofdaccent op de wandschilderingen. De eenheid van ontwerp is doorgetrokken tot in het meubilair dat getuigt van elegante eenvoud met telkens terugkerend floraal motiefje (wijnstok) als decoratief detail.

De meubels in Slavonisch eikehout, zowel in de rechtszalen, de kabinetten als de bibliotheek, werden in 1925 vervaardigd naar ontwerp van architect Valcke in de *mekanische meubelmakerij* van Constant van Puyvelde in Gent (24). De plafonds in neogotische stijl worden onderverdeeld door bepleisterde geprofileerde balken met peerkraalmotief, rustend op fraai gesculpteerde consoles. Een ongewone kleurigheid in de lambrizing wordt bekomen door de beschilderde wanden en het verwerken van diverse marmersoorten, afgeboord met ornamentstroken met een floraal motief. De glas-in-loodramen bevatten spaarzame verfijnde bloemmotieven. Een kleine neogotische schoorsteenmantel wordt omgeven door muurschilderingen. De schoorsteenmantel zelf is betekenisvol voorzien van een kruisbeeld, verwijzend naar de "*opperste goddelijke rechter*".

In de stemmingvolle Correctionele Zaal verdienen allegorische schilderijen op de lichtelijk gebogen wand aan weerszij van de schouw speciale aandacht. De vast aangebrachte schilderijen zijn op doek gebracht door Bruno-René De Cramer (1876-1951) uit Gent. De Cramer genoot een artistieke opleiding bij broeder Mathias aan het Sint-Lucasinstituut te Gent en werd zelf na de Eerste Wereldoorlog leraar



De Burgerlijke
Rechtbank in het
gerechtshof van
Oudenaarde.
(foto O. Pauwels)

De correctionele rechtbank in het gerechtshof van Oudenaarde. (foto O. Pauwels)



Sierkunst aan de dezelfde school. Hij was reorganisator en in 1938 deken van het Sint-Lucas- en Sint-Jozefgilde (25). De decoratieschilder en graficus De Cramer verwierf vooral faam in het interbellum door zijn religieus geïnspireerde monumentale en decoratieve kunst in kerken en kloosters.

In de geschilderde allegorische taferelen worden de gracieuze figuren van geblinddoekte Vrouwe Justitia met zwaard en weegschaal en Lex met zwaard en codex geflankeerd door vier zittende vrouwefiguren met hun attributen. Zij stellen de allegorieën voor van vier deugden, met name Charitas met kind en hoorn des overvloeds, Prudentia met spiegel en slang en zandloper, Fortitudo met olifant en draak en Veritas met fakkel en masker. Deze realisatie getuigt van een verfijnde uitdrukkingvorm die sterk wortelt in het symbolisme. De Cramer ontwikkelde hier een esthetiserende en ornamentaliserende vormtaal. Zowel de Correctionele als de Burgerlijke Rechtbank zijn versierd met de op doek geschilderde en op de muur gekleefde en genagelde wapenschilden van de acht kantonnale hoofdplaatsen van het gerechtelijk arrondissement Oudenaarde: Oudenaarde, Ronse, Ninove, Geraardsbergen, Herzele, Zottegem, Nederbrakel en Sint-Maria-Horebeke.

In de ongeschonden bewaard gebleven wandversieringen van de gehoorzaal van de burgerlijke rechtbank ziet men de belerende opschriften 'Verhef het recht' en 'Voorkom het onrecht' en gerechtelijke attributen in medaillons omgeven door een weelderig floraal decor doorlopend over de fries rondom de zaal. In de zaal van het Vrederecht wordt de schouw geflankeerd door kleurrijke wandschilderingen met de allegorische voorstellingen van de Gerechtigheid en de Wet, gesymboliseerd door twee vrouwefiguren in sierlijke gewaden en voorzien van de gebruikelijke emblemen.

DE KRACHTIGE SYMBIOSE VAN REGIONALISME EN MODERNISME IN DENDERMONDE

Het gerechtshof van Dendermonde, nu enkel Rechtbank van Eerste Aanleg, zowel correctioneel als burgerlijk, is gelegen in het centrum van de stad in de onmiddellijke nabijheid van de Grote Markt en het stadhuis en met de achterzijde palend aan de rechteroever van de Dender. Zijn dominerend volume beheerst het als landschap en als stadsgezicht beschermde stadsbeeld.

Decoratieve
harmonie in de
gehoorzaal van het
Vrederecht in
Oudenaarde.
(foto O. Pauwels)



Op 18 maart 1800 werd de Dendermondse Rechtbank van Eerste Aanleg opgericht als opvolger van het Leenhof van het Land van Dendermonde en de vroegere stadsschepenenbank, ondergebracht in de burcht van de heren van Dendermonde.

In 1811 werd de kerk van het oude klooster van de Karmelieten-Discalsen, afgeschaft tijdens de Franse revolutie, aangepast tot Rechtbank. Dit klooster werd in de tweede helft van de 17de eeuw opgericht op de plaats van de in de 16de eeuw verwoeste burcht, waar de Hoofdschepenen en het Leenhof zetelden.

In 1822 werd op dezelfde plaats naar ontwerp van stadsarchitect Johan Beeckman een nieuw gerechtshof in neoclassicistische stijl opgericht.

Dit bouwsel werd echter in 1884 vervangen door een neogotisch bouwwerk naar ontwerp van de toenmalige Provinciale architect Pieter Van Kerkhove (1847-1889), dat op zijn beurt tijdens de Eerste Wereldoorlog werd vernield.

Op 5 september 1914 werd de stad door het Duitse leger bezet en in de daaropvolgende dagen verwoest: 1252 woningen werden totaal vernield en 889 zwaar beschadigd. Ook enkele openbare gebouwen, waaronder het justitiepalais, gingen in de vlammen op (26).

De naoorlogse wederopbouw van de sterk gehavende stad verliep zeer moeizaam. In de geteisterde steden en verwoeste gewesten van het land laaiden hevige discussies op in verband met de te volgen wederopbouwpolitiek. Ook in Dendermonde werd de wederopbouw sterk vertraagd door het gebrek aan een goedgekeurd wederopbouwplan.

Op 8 december 1916 schreef de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen een wedstrijd uit voor het ontwerpen van een nieuw gerechtshof. De oude site zou behouden blijven mits de Denderloop samen met de uitvoering van het nieuwe ontwerp zou worden rechtgetrokken. Het is opmerkelijk dat architect Henri Valcke, later ontwerper van het reeds genoemde gerechtshof van Oudenaarde, met zijn project *Hoop* de eerste prijs behaalde onder de 18 ingezonden ontwerpen (27). Totaal los van deze architectuurwedstrijd werd echter in 1918 of 1919 aan architect Valentin Vaerwyck het eigenlijke ontwerp voor het nieuwe gerechtshof toegewezen. Het definitieve ontwerp dat zich volledig distantieerde van de gebruikelijke stijl van de wederopbouwarchitectuur dateert van maart 1922. De bestendige deputatie verleent goedkeuring aan het bestek en het lastenboek op 4 augustus 1922. De aanbidding van



Luchtopname van
het stadscentrum in
Dendermonde en
het gerechtshof aan
de Dender.
(foto Inbel)

aannemer Felix De Raedt uit Gent werd goedgekeurd op 22 december 1922. De werken werden aangevat op 26 februari 1923 en liepen tot augustus 1925. Voor de funderingswerken volgens het systeem *Frankignoul* werden 449 betonpalen geheid op een diepte van 8,80 meter. De eerstesteenlegging vond plaats op 20 augustus 1923. Aannemer Louis Priem uit Brugge kreeg op 12 juni 1925 opdracht de voltooiingswerken en de binnenaafwerking te leiden. De werken onder zijn leiding werden aangevat op 20 juni 1925 en waren voltooid eind augustus 1926 (27), (28). Het nieuwe gerechtshof werd officieel in gebruik genomen op 4 april 1927.

Valentin Vaerwyck

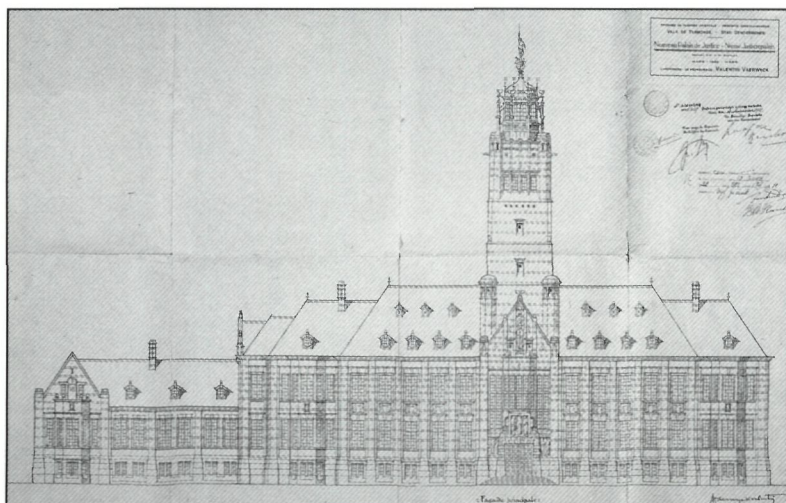
Het werk van Valentin Vaerwyck is moeilijk bij een bepaalde hoofdstroming in de bouwkunst onder te brengen. Zijn creaties vertonen een eigen herkenbaarheid die kan omschreven worden als een regionalistisch geïnspireerd gematigd modernisme. Karakteristiek in het oeuvre van Vaerwyck is het overwegend gebruik van baksteen verlevendigd met natuursteen. In dit opzicht toont Vaerwyck een sterke verwantschap met de architecten van de zogenaamde Amsterdamse School. Ook het veelvuldig aanwenden van plastische elementen zoals sculptuurversiering en het gebruik van decoratief gesmeed ijzer is typerend. Het belang van het ornament is een element dat ook nadrukkelijk aanwezig is bij de internationale decoratieve Art Decostijl van die tijd.

Valentin Vaerwyck (1882-1959) volgde een architec-

tenopleiding aan de Gentse Sint-Lucasschool, in het architectenbureau van Stan Mortier, zijn voorganger als Provinciaal architect van Oost-Vlaanderen, en in het atelier van zijn vader Hendrik-Leopold. Vaerwyck had in het Gentse in de periode voor de bouw van het Dendermondse justitiepaleis reeds een reputatie opgebouwd vooral door de restauratie van het Belfort en de ontwerpen voor de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent, namelijk de sectie *Oud-Vlaendren* en de kerk en het gemeentehuis van het *Modern Dorp*. Zijn bijdrage aan de wereldtentoonstelling werd beloond met een benoeming tot ridder in de Leopoldsorde. Hij speelde een rol in de wederopbouwproblematiek van de jaren 1920. Zo was hij lid van het *Comité Consultatif d'Architecture* in 1920 en zorgde hij in de periode 1920-25 voor een nieuw gemeentehuis in Zomergem, Uitbergen en Diksmuide. Daarnaast was hij na de oorlog verantwoordelijk voor de wederopbouw of het herstel van verschillende parochiekerken in Vlaanderen. Eerst maakte hij als briefwisselend lid, later als effectief lid en als ondervoorzitter deel uit van de Koninklijke Commissie van Monumenten en Landschappen. Van 1923 tot 1947 was hij Provinciaal architect van Oost-Vlaanderen. Vaerwyck werd vooral in de jaren 1920 en 1930 een veelgevraagd architect voor villabouw. Talrijke eretitels en onderscheidingen bekroonden zijn succesvolle carrière. Zijn ontwerp voor het Justitiepaleis van Dendermonde leverde hem de benoeming op van officier in de Kroonorde (29).

Een met symboliek geladen eigenzinnige creatie

Het gerechtsgebouw is gemarkeerd door een functionele architectuur in de geest van de tijd die toch sterk verbonden blijft met de traditionele architectuuropvatting van een openbaar gebouw. Het indrukwekkende geheel is een opmerkelijk staal van expressionistische baksteenarchitectuur met verwijzingen naar het verleden in talrijke historiserende elementen. De uit verschillende stijlen en bouwperioden overgenomen kenmerken zijn zeer gediversifieerd en werden gecombineerd tot een eclectisch geheel. Het bakstenen metselwerk afgewisseld met natuurstenen lagen en de hoge centrale toren tonen verwantschap met de traditionele middeleeuwse raadhuisen; neogotische stijlkenmerken zijn de puntgevels met de gestileerde pinakels en waterspuwers; de talrijke dakkapellen in het hoge schilddak met leien en de kleine roedenverdeling van de hoge ramen referen aan het classicisme, en tenslotte herinneren de erkeruitbouwen, de rijk van beeldhouw-



Gevelontwerp voor
het justitiepaleis
van Dendermonde
van architect
V. Vaerwyck
van 1922.
(Verzameling
R. Ruys)

werk voorziene gevels, de gestileerde bossage rondom de deuren en de torenbekroning aan de renaissance.

De plattegrond is ruim opgezet en laat een recht-hoekig blok zien met oorspronkelijk een klein en een groter binnenhof, die thans grotendeels overdekt en bebouwd zijn. In een links aangebouwd T-vormig volume in dezelfde bouwstijl was voorheen de post ondergebracht.

De plastische gevels zijn gemetseld in grijze Boomse steen, gelaagd met muurbanden en een lijnenspel in Franse kalksteen van Euville. De zware sokkel van het gebouw is opgetrokken uit Belgische hardsteen of *Petit Granit*.

De toepassing van ijzeren spanten onder de pannendaken is een modern constructiedetail. De open vakwerkliggers met diagonaalverbindingen in de vakken zijn onder andere van aaneengeklonken getrokken I-profielen.

Het bijzonder imponerende gerechtsgebouw doet in de evenwichtige opbouw met de streng symmetrische voorgevelindeling en de forse hoog opklimmende centrale toren sterk denken aan de middeleeuwse raadhuisen en belforten.

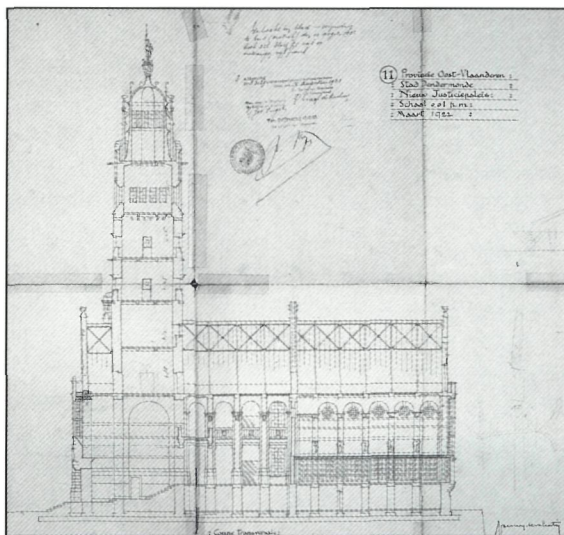
De voorgevel kreeg een sterk verticaal gelede ritmering door de smalle muurdammen tussen de hoge ramen. Het geheel wordt afgedekt door een hoog schilddak met dakkappellen in twee registers voorzien van een zinken afdekking met bolbekroning. De achteruitspringende zijtraveeën zijn voorzien van erkervormig uitgebouwde traveeën, een typerend bouwelement van Vaerwyck. De hoofdingang, een witgeschilderde houten deur met opvallend ijzeren beslag, gevat in een gestileerde omlijsting met bossage, is ondergebracht in een vooruitspringend

middenrisaliet met een puntgevel voorafgegaan door een trap.

De decoratieve sculpturen met een uitgebreid iconografisch programma in de voorgevel, in de wandelzaal en in de zittingzaal zijn van de hand van de Gentse beeldhouwers Oscar Sinia en Geo Verbanck. Beide beeldhouwers kregen onder andere een opleiding in het befaamde Gentse beeldhouwersatelier van Aloïs De Beule (1861-1935), maar ontwikkelden tenslotte een geheel eigen en verschillende stijl. Zij werkten geregeld samen met architect V. Vaerwyck. Oscar Sinia (1877-1956), oud-leerling van de Sint-Lucasschool, volgde in 1902 A. De Beule op als leraar beeldhouwen in deze school en was lid van het Gentse Sint-Jorisgilde en lid van het Gilde van Sint-Lucas en Sint-Jozef. Vanaf 1930 was hij eveneens briefwisselend lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, afdeling Oost-Vlaanderen. Sinia speelde een vernieuwende rol in de religieuze beeldhouwkunst tijdens het interbellum. Voorbeelden van de laat-gotische beeldhouwkunst en de Florentijnse quattrocentisten bleven hem inspireren. Zijn sculpturale bijdrage tot het gerechtshof in Dendermonde wordt beschouwd als één van zijn belangrijkste werken (30).

Vooraf Geo(rges) Verbanck (1881-1961) werkte nauw samen met Vaerwyck. Architect en beeldhouwer vullen elkaar mooi aan in de architecturale projecten. Hun eigen, naast elkaar gelegen woningen op de Kortrijksesteenweg in Gent zijn daar fraaie en interessante voorbeelden van. Verbanck genoot zijn artistieke opleiding in de Academie van Gent bij Louis en Jules Van Biesbroeck en in de Academie van Brussel bij Charles Vanderstappen. Hij werkte daarna in de ateliers van A. De Beule, Vanden Bossche en De

Ontwerpplan van
architect
V. Vaerwyck met
doorsnede van het
gerechtshof van
Dendermonde van
1922.
(Verzameling
R. Ruys)



Het gerechtshof
van Dendermonde,
Justitieplein 1.
(foto O. Pauwels)



Kessel. Van 1910 tot 1925 was hij docent aan de Academie voor Schone Kunsten in Dendermonde en van 1925 tot 1944 in Gent. Zijn sculpturaal oeuvre bestaat vooral uit portretten, bustes, vrouwenfiguren en kinderen. Over het geheel genomen dragen zijn onderwerpen en stijl meer de kenmerken van een persoonlijke en eigentijdse uitdrukkingswijze. In 1941 werd hem de Staatsprijs der Plastische Kunsten toegekend als bekroning voor zijn gehele oeuvre (31).

De integratie van beeldhouwwerk in de naar het zuiden gerichte voorgevel is opvallend. Op de borstwering tussen de twee verdiepingen ziet men de schilden van de tien kantonhoofdplaatsen van het rechtsgebied Dendermonde gehouden door geknielde tenanten. De vormgeving neigt naar de Art Deco en verraadt onmiskenbaar de hand van G. Verbanck. Een halfverheven beeldhouwwerk in witte hardsteen boven de ingang stelt in het tafereel *Het Recht tussen Liefde en Kracht* de drie genoemde deugden voor. Twee panelen flankeren de ingang, rechts *Het Recht beheerst de Kracht* en links *Het Vonnis van Salomon*. Deze beeldhouwwerken zijn van de hand

van Oscar Sinia. Van den Gheyn verwijst in een artikel over O. Sinia in het tijdschrift *Gand Artistique* naar de Assyrische Kunst als inspiratiebron (32). De grote centrale puntgevel draagt in een hoge beeldnis het indrukwekkende figuur van een met een zwaard gewapende ridder, vermoedelijk Sint-Joris. Eronder staat te lezen *Justitiae Regno A° D 1924*. Het siersmeedijzer, met een door Vaerwyck ontwor-

Gerechtshof van
Dendermonde.
Ijzeren hekwerk
uitgevoerd door
I. Blancquaert.
(foto O. Pauwels)



De wandelzaal met reliëfs van Geo Verbanck in het gerechtshof van Dendermonde.
(foto O. Pauwels)

pen subtiel lijnenspel en meanderpatroon in Art Decostijl, aangebracht als tralie in de vensters van de onderbouw en als hekwerk van het kleine begraasde voortuintje, is uitgevoerd door de reeds bij het gerechtshof van Oudenaarde genoemde kunstsmid Isidoor Blancaert (1874-1964) (33). Samen met de beeldhouwers Verbanck en Sinia werd hij vaak betrokken bij het ontwerp en de uitvoering van de sculpturale en decoratieve onderdelen bij Vaerwyck's projecten, bijvoorbeeld voor de eigen woning van Vaerwyck in Gent, en in de door Vaerwyck ontworpen Onze-Lieve-Vrouwekerk en abdij in Dendermonde.

De 50 meter hoge geprononceerde middentoren op vierkant grondplan met een zware bakstenen en naar boven toe smallere romp kreeg een extra accent door een met koper bekleedde spectaculaire achzijdige lantaarn met belvédère die bekroond wordt door het bronzen Ros Beiaard met de Vier Heemskinderen. Het beroemde symbool van de stad Dendermonde is eveneens het werk van O. Sinia. De hoeken worden geaccentueerd door koperen kolommen die bekroond zijn met uilen.

De achtergevel heeft mooie verhoudingen: de ritmiek van de lange lijstgevel wordt onderbroken door drie hoger opgetrokken puntgevels, die zoals alle andere geveltoppen van het gebouw bekroond worden door een gesculpteerde uil met uitslaande vleugels, symbool der wijsheid. De centrale puntgevel wordt verder benadrukt door een gemetselde erker zich verheffend over twee bouwlagen (de grote zittingzaal),

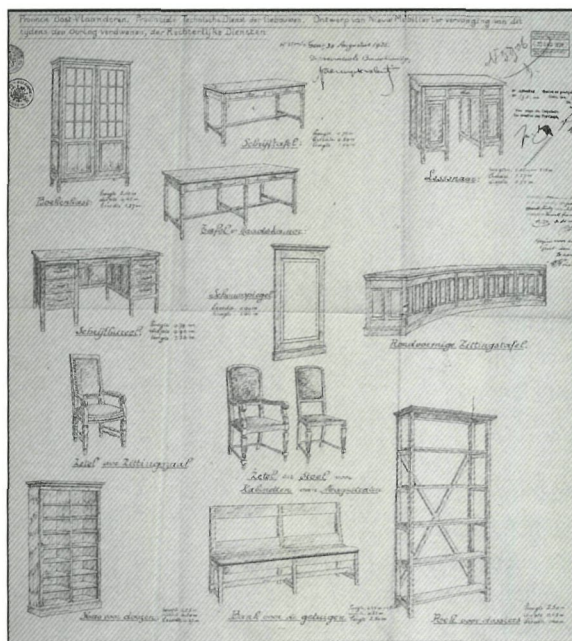
De achtergevel van het gerechtshof van Dendermonde uitziend op de Dender.
(foto O. Pauwels)



beginnend boven een uitkraging versierd met een groot reliëf met een balans en het jaartal 1924 omlijst door een vruchtenguirlande en bekroond door een balkon. De linker puntgevel bevatte voorheen de monumentale toegang tot de zittingzaal van de jeugdrechter gevat in een gebosseerde omlijsting en geflankeerd door gesculpteerde putti.

Het concept van de inwendige schikking van het gebouw is eenvoudig. Van het interieur is hier de eveneens de wandelzaal of "*salle des pas perdus*" en de grote zittingzaal het interessantst. In de twee laatstgenoemde ruimten overheerst de eenheid van ontwerp in Art Deco getinte stijl. Een steil opklimmende trap leidt van de hoofdingang naar de wandelzaal. Een gevoel voor theateraal effect is hier zeker niet vreemd aan. In de stemmige wandelzaal vormt een omlopende galerij over twee verdiepingen booggangen. De Art Deco vond weerklink in de marmeren lambrizeringen, in de geometrische patronen en bloemmotiefjes van de glas-in-loodvensters in het plafond en in de vloer met diverse marmersoorten. Het lastenboek voorzag: *Grand Antique du Nord*, *Jaune Lamartine* of *Rosé Napoléon*, *Veiné Fantastique*, *Rouge fleuri* (34). De trapsgewijze geplaatste roze marmeren platen van de lambrizing (*Gris Rosé-Byzantin*) zijn typerend voor de bouwperiode, waarin luxueuze materialen graag gebruikt werden. Negen hoge pijlers waarvan de basis bekleed is met de roze

Meubelontwerp van
architect
V. Vaerwyck van
1922 voor het
gerechtshof van
Dendermonde.
(Verzameling
R. Ruys)



marmer van de doorlopende lambrizing zorgen voor een verticale geleiding. De borstwering tussen de galerijen wordt gesierd door een passende integratie van panelen met halfverheven beeldhouwwerk van Geo Verbanck, die allegorieën van het Recht tot onderwerp hebben. De stijl van de personages dankt voornamelijk aan de klassieke Griekse sculptuur.

De zittingzaal, gelegen achter de wandelzaal, heeft een ruime omvang van 18 op 8 meter en neemt de hoogte van twee bouwlagen in. Hoge vensters bieden uitzicht op de Dender. De harmonieus ingerichte zaal is omgeven met een hoge betimmering van Rood Noors Dennenhout. Het volledige meubilair in eikehout bleef bewaard, inclusief de banken voor het publiek. De ontwerpen van de architect werden uitgevoerd door de gebroeders Baziël en Kamiel Kindt in 1927 (35). Dezelfde sierlijke bakstenen bouwwijze en vorm van ornamentiek als in de buitengevels wordt hier verder gezet door het gebruik van speklagen in de bakstenen wanden en tien in basreliëfs gesculpteerde panelen van O. Sinia aangebracht op vlakke ritmerende pilasters. De beeldhouwde mannelijke figuren met religieus en moraliserend karakter zijn onder invloed van de Art Deco uitgevoerd in een verstrakte neogotische stijl.

De versierende motieven in de kledij van de figuren tonen de karakteristieke trekken van de Art Deco. Een fraaie beglazing in Art Decostijl in het plafond, gelijkaardig als de beglaasde panelen in de wandelzaal, zorgt voor een stemmige lichtval van boven af.

BESLUIT

Samenvattend kunnen we zeggen dat de arrondissementsrechtbanken van Gent, Dendermonde en Oudenaarde met klemtoon aanwezig zijn in de respectieve steden.

Als openbare gebouwen met officieel karakter vormen zij een royaler en rijkelijker variatie van de privé-architectuur uit hun tijd. Oog voor detail onderscheidt de openbare werken van toen van de hedendaagse anonieme utiliteitsgebouwen. Niettegenstaande de diversiteit aan bouwvormen bleef de basisvorm van het bouwplan conventioneel en geënt op historische types. Een voornamelijk en waardig gebouw als een gerechtshof streefde onmiskenbaar naar theatrale uitstraling van erkende en gevestigde waarden. De bezoeker wordt geïmponeerd door het grootschalige decor. Het teruggrijpen naar verschillende historische stromingen en naar het regionale erfgoed als inspiratiebron ondersteunt deze bouwvisie. Zo moet een imponerende entree een pathetisch effect teweeg brengen. We citeren nogmaals voorzitter van Lierde bij de openingsrede van het nieuwe gerechtshof van Oudenaarde in 1926: *"... le cadre ou doit s'exercer la justice ne peut être trop beau ni trop somptueux si l'on tient compte de la mission élevée qui est la sienne et qu'indirectement c'est servir la justice que de lui fournir un cadre imposant"*.

Het ontwerpprogramma stelt architectuur en vormgeving in dienst van de functie prioritair. Het plan-type van de rechtbank met de centrale wandelzaal of de *"salle des pas perdus"*, waarrond de zittingzalen en de voornaamste kabinetten gegroepeerd zijn kwam perfect tegemoet aan de eisen van de publieksfunctie van het gebouw.

Het justitiepaleis van Gent is zonder meer een indrukwekkend gebouwtype van openbaar nut, gebouwd in 1836-46 volgens een sterk gestructureerd plan. De creatie wordt als een hoogtepunt in het oeuvre van de gerenommeerde stadsarchitect Louis Roelandt beschouwd. Zijn kennis van de klassieke bouwgedachten en het renaissance-erfgoed wordt beklemtoond door het mooi ritmisch geheel van de symmetrische gevels, door de met lijsten en hoofdstel duidelijk afgelijnde registers, de toepassing van bossage en een regelmatige afwisseling van vensterbekroningen en het gebruik van pilasters. De constructie vormt een belangrijk voorbeeld van de op de Florentijnse renaissance geïnspireerde stijlrichting in de architectuurgeschiedenis van Gent. Het geheel van gerechtsgebouw met omgeving vormt eveneens een interessant stedenbouwkundig geheel, gebouwd aan de samenvloeiing van Leie en Ketelvest, en omgeven door een typisch 19de-eeuwse square.

Plaasteren model
voor de bouw-
sculptuur van
O. Sinia in de grote
gehoorzaal in het
gerechtshof van
Dendermonde.
(Afdeling
Monumenten en
Landschappen)



Het gerechtshof van Oudenaarde is een goed voorbeeld van de eclectische houding in de naoorlogse wederopbouw. Architect Henri Valcke ontwierp een nieuw gerechtsgebouw volledig in de geest van de neostijlen van rond de eeuwwisseling, met een voorkeur aan de neogotiek.

De door architect Valentin Vaerwyck ontworpen rechtbank van Dendermonde vertoont het meest eigenzinnige karakter. Het is voornamelijk in de plastische vormgeving dat aarzelend aangeknoopt wordt bij de modernistische architectuurstroming. In dit opzicht is vooral de bijdrage geleverd door de beeldhouwers Oscar Sinia en Geo Verbanck in decoratieve bouwsculptuur van belang. De nadrukkelijke hoogte van zijn forse toren met de merkwaardige koperen lantaarn en imposante bekroning zal het stadssilhouet blijven beheersen.

Het intensieve gebruik en de in de loop van de tijd gewijzigde en toegenomen werkbehoeften, onder andere door de gerechtelijke hervormingen van 1970, vergen momenteel echter onvermijdelijk technische verbeteringen en aanpassingen van het gebouw aan de vandaag geldende normen. Gelet op het historische en artistieke belang van deze monumenten hopen we dat ze bij ombouwing of aanpassingswerken mogen rekenen op het nodige respect en voor verdere aantasting gevrijwaard worden.

EINDNOTEN

- (1) VAN DE VYVERE P., *Audenaerde et ses monuments*, Oudenaarde, 1913, p. 19-20.
DE RIDDER J.H.A., *Gerechtigheidszaken voor schepenhuisen in de Zuidelijke Nederlanden in de 14de, 15de en 16de eeuw*, Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Schone Kunsten, Jaargang 51, 1989, Nr. 45.
- (2) BAELE J. - DE HERDT R., *Vrij gedacht in ijzer, een essay over de architectuur in het industriële tijdperk 1779-1913*, Tentoonstellingscatalogus Museum voor Industriële Archeologie en Textiel Gent, 1984.
- (3) CLOQUET L., *Louis Roelandt*, in Biographie Nationale, tome XIX, Bruxelles, 1907, p. 638-641.
VANDER STRAETEN M., *Louis Roelandt. Een bekend Gents bouwmeester. Nieuwpoort 1786 - Gent 1864*, G.O.V. Heraut, Jaargang 21, nr. 6, 1986.
Universiteit Gent, Handschriftenzaal, Hs. III 16.
- (4) Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer, 118/136.
- (5) Stadsarchief Gent, Reeks F, Gebouwen en stadseigendommen, F 102¹.
Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer, 119/4.
- (6) Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer, 118/46-47, 119/4.
- (7) Stadsarchief Gent, Reeks F, Gebouwen en stadseigendommen, F 102¹, F 105.
Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer, 118/91, 119/3, 119/4, 119/14.
Universiteit Gent, Handschriftenzaal, Hs. III 16.
- (8) Stadsarchief Gent, Atlas Goetghebuer, 119/4, 119/14.
- (9) DE PERMENTIER C., *Het Justitiepaleis te Gent*, G.O.V. Heraut, Jaargang 21, nr. 6, 1986, p. 18-20.
- (10) Universiteit Gent, Handschriftenzaal, Claeys P., *Les monuments de la ville de Gand*.
Palais de justice de Gand, Architecte M.L. Roelandt, in *Journal de l'architecture et des arts relatifs à la construction*, Revue des travaux exécutés en Belgique, I, nr. 9, 1848, p. 4-6.
- (11) Regie der Gebouwen, Gent, Archief.
La restauration du Palais de Justice de Gand, Discours prononcé par le Chevalier van Elewyck, Procureur Général, à l'audience solennelle de rentrée du 15 septembre 1931 et dont la Cour a ordonné l'impression, Gand.
- (12) Stadsarchief Gent, Reeks F, Gebouwen en stadseigendommen, F 106.
- (13) *Leven onder de gaslantaarn*, Tentoonstellingscatalogus Museum A. Van der Haeghen, Gent, 1980.
- (14) DE HERDT R., e.a., *100 Jaar Plantsoendienst, Promenades - parken - functioneel groen*, Tentoonstellingscatalogus Museum A. Van der Haeghen, Gent, 1985, p. 15-25.
- (15) VAN DE VYVERE P., *Audenaerde et ses monuments*, Oudenaarde, 1913, p. 125-128.
DEVOS P., *Het Justitiepaleis*, Monumenten en landschappen in Oudenaarde (4), Oudenaarde, 1992, p. 34-37.
- (16) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., nr. 2375, nr. 2376.
Stadsarchief Oudenaarde, Gebouwen bestemd voor openbare dienst, nr. OUD. 861.3-11, nr. OUD. 861.3-12.
Stadsarchief Oudenaarde, Fonds Kaarten en plans, K. 17.
- (17) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, O/464/2; 3e afd., nr. 2375 en nr. 2376.
- (18) Stadsarchief Oudenaarde, Gemeenteraad, beraadslagingen, en Schepencollege.
- (19) Gerechtshof Oudenaarde, Audience Inaugurale du Palais de Justice à Audenaerde Rue de Bourgogne.
- (20) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, O/464/3-5; 3e afd., nr. 2375 en 2376.
- (21) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., nr. 2376.
- (22) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., O/464/4-5.
- (23) DE MAEYER J. (red.), *De Sint-Lucasscholen en de neogotiek 1862-1914*, Leuven, 1988, p. 341-342.
- (24) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., nr. 2376; O/464/4-5.
- (25) DE MAEYER J. (red.), *De Sint-Lucasscholen en de neogotiek 1862-1914*, Leuven, 1988, p. 350.
- (26) SMETS M. - Verbruggen K., *De wederopbouw van Dendermonde als constructie van een artificieel decor*, M&L, Jaargang 2, nr. 5, 1983, p. 9-19.
VAN ASSCHE M., *Het Gerechtshof*, in Torens van Dendermonde, Dendermonde, s.d.
- (27) DEPANDELAERE E., *Het gerechtsgebouw van Dendermonde, Bouwgeschiedenis, Beschrijving, Stijlanalyse*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Rijksuniversiteit Gent, 1991-1992.
- (28) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., nr. 2373.
- (29) DE SMET F., *Valentin Vaerwyck, Zijn werk*, Brussel, 1932.
DEMEY A., *Valentin Vaerwyck, Van Oud-Vlaendren tot nieuw provinciehuis*, Gent, 1993.
- (30) GELLYNCK H., *Sinia, Oscar, beeldhouwer*, in Nationaal Biografisch Woordenboek, deel 3, Brussel, 1968, p. 819-822.
Universiteit Gent, Handschriftenzaal, Hs. III 16.
- (31) POULAIN N., *Catalogus Tentoonstelling Geo Verbanck*, 31 mei tot 30 juni 1991, Gent.
Universiteit Gent, Handschriftenzaal, Hs. III 16.
- (32) CHANOINE VAN DEN GHEYN, *Oscar Sinia*, in *Gand Artistique*, 4^e Année, nr. 10, octobre 1925, p. 214-223.
- (33) DEPANDELAERE E., *Het gerechtsgebouw van Dendermonde, Bouwgeschiedenis, Beschrijving, Stijlanalyse*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Rijksuniversiteit Gent, 1991-1992, p. 100.
- (34) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, 3e afd., nr. 3040.
- (35) Rijksarchief Beveren-Waas, Fonds Provincie Oost-Vlaanderen, O/337/5.

Kathleen Lanclus maakt deel uit van de inventarisplieg Oost-Vlaanderen, Afdeling Monumenten en Landschappen.

HET LEUVENSE SPOORWEGKNOOPPUNT EN DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO

F. ANDRE CRESENS

Eind 1993 werden
alle spoorweg-
activiteiten in de
Centrale Werk-
plaatsen te Kessel-
Lo stopgezet.
In 1994 konden
schroothandelaars
al duchtig tekeer-
gaan
(foto O. Pauwels)



In 1837 werd de spoorlijn Mechelen - Leuven - Tienen in gebruik genomen. Toen in 1864 de spoorwegexploitatie-maatschappij *Grand Central Belge* opgericht werd, was Leuven al een belangrijk spoorwegknooppunt geworden, zowel op de oost-west as als op de noord-zuid as. Met de bouw van de Centrale Werkplaatsen, die in 1863 reeds gestart was, werd een krachtige impuls gegeven aan de industriële ontwikkeling van de Leuvense regio. De spoorweginfrastructuur zelf zou echter pas in het begin van deze eeuw

sterk uitgebouwd worden, nadat de Staatsspoorwegen de *Grand Central Belge* overgenomen hadden.

Het ontstaan van de spoorwegs site met de inplanting van het station, van de Centrale Werkplaatsen en van de bundels met rangeersporen, heeft een belangrijke invloed uitgeoefend op de ruimtelijke ordening in de oostelijke Leuvense regio. De Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo zijn de oudste en omvangrijkste getuigen uit deze periode van het Leuvense industriële verleden.

SITUERING

In het midden van de 18de eeuw werd de aanzet gegeven voor de uitbouw van Leuven tot een centrum van handel en nijverheid. De vrede van Aken in 1748 gaf de Zuidelijke Nederlanden de mogelijkheid om hun economische onafhankelijkheid te herwinnen. Om de concurrentie met het Noorden aan te kunnen gaan, moest het oude plan gerealiseerd worden om een handelsweg van de kusthavens in het westen naar het Rijnland in het oosten aan te leggen. In navolging van Engelse realisaties werd van 1750 tot 1752 het kanaal van Leuven naar Mechelen en de Rupel aangelegd. Het vormde in het plan een belangrijke schakel: Leuven zou de draaischijf van de handel met het oosten worden. Op 25 mei 1754 werd de eerste steen gelegd van de *industriële zone* rond de vaartkom, maar het kanaal zou na heel wat tegenslagen pas in 1763 definitief in gebruik kunnen genomen worden (1).

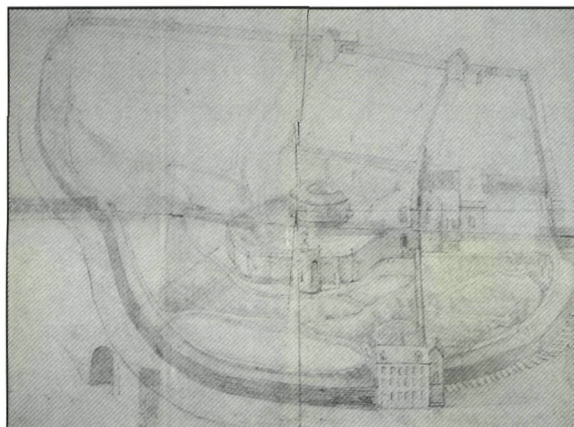
Deze situatie vinden we terug op de kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden, opgenomen op initiatief van Graaf de Ferraris in de periode 1771-1778 (2). Het rechte deel van de vaart ten noorden van Leuven lag in de drassige alluviale vlakte van de Dijle, waarvan de loop trouwens ook voor een groot deel rechtgetrokken werd tot aan de knik van de Aarschotse steenweg. Op diverse topografische kaarten vinden we in de 19de eeuw nog steeds een afgesloten Dijlearm terug tussen de vaart en de nieuwe Dijlebedding. Ten oosten van de vaart lag het *Lovens broek* dat zich uitstreckte tot aan de Kesselbergen en de abdij van Vlierbeek (3). Dit *Lovenerebroek*, zoals het ook genoemd werd, strekte zich oorspronkelijk uit tot in Heverlee en werd vanaf de 14de eeuw als gemene weide gebruikt. Een groot deel was stadseigendom (4). Het gebied tussen de eerste en de tweede Leuvense ringmuur was nog

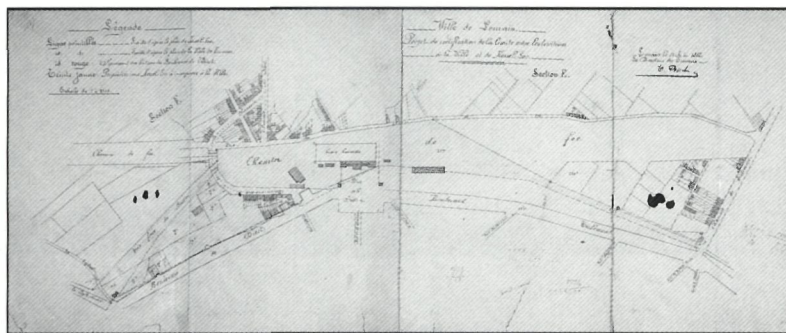
maar weinig bebouwd, met uitzondering van de percelen langs de grote assen zoals de Diestse en de Tiense straat. De kabinetskaart maakte nog geen gewag van de nieuwe steenweg Leuven-Diest, die van 1778 tot 1781 aangelegd werd volgens de plannen van C.J.A. Fisco (5). De Leuvense *boulevards* liggen ongeveer op de plaats van de vroegere tweede ringmuur, die in het midden van de 14de eeuw gebouwd werd. Onder de Franse bezetting werd beslist dat alle vestingen moesten verkocht worden ten behoeve van de Staat. Leuven zou op dat ogenblik zelfs geen eigenaar meer zijn van zijn vestingen. Na protest erkende Napoleon op 10 maart 1805 het eigendomsrecht van de stad, met de verplichting echter de Mechelse Poort, de Naamse Poort, de Tervuurse Poort (de Oude Brusselse Poort) en de Brusselse Poort af te breken.

In die periode was er nog geen sprake van Kessel-Lo: het gebied ten oosten van Leuven, gelegen buiten de stadsvesten, werd in 1796 bij de gemeente Pellenberg ingelijfd. Het gehucht Kessel hoorde vanaf 1810 bij Linden. De nieuwe gemeente Kessel-Lo werd in 1829 opgericht door samenvoeging van een aantal gehuchten, waaronder Blauwput en Vlierbeek. Ook Linden en Pellenberg ontstonden in die periode (6). Onder het Hollands bewind werd eveneens besloten de ringmuur af te breken, de gronden te effenen en er een brede laan van te maken. Het deel tussen de Vaartpoort en de Diestse poort verdween in 1821, het deel tussen de Diestse en de Tiense poort een jaar later. Langs de Diestse vest werden enkele gronden aangekocht om de laan voldoende breed te kunnen maken.

Op de topografische kaart van Vandermaelen uit 1855 was Kessel-Lo nog steeds zo goed als onbebouwd, met uitzondering van enkele kleine kernen in Blauwput, Beneden-Kessel en Heffen (Huffel). Het Lovens Broek was enkel doorsneden door een spoorweglijn die langs de oostelijke rand van Leuven aangelegd werd. Vanuit Kessel-Lo moet men nabij de Diestse poort nog een prachtig uitzicht gehad hebben: getuige hiervan de benaming *la Belle Vue*, vermeld door Vandermaelen, maar nog steeds gebruikt door de oudere Leuvenaars als aanduiding voor de huidige Martelarenlaan. Minder geweten is het feit dat hier ook een cabaret *A la Belle Vue* stond, dat rond 1845 zowel reizigers als spoorwegaanvallers op het verkeerde spoor leidde, zodat directeur Masui van de Spoorwegen een extra afsluiting uit oude dwarsliggers moest laten oprichten (7). Langs de vaart was er bij Leuven nog geen industriële vestiging te bespeuren; de dreef langs de vaart droeg de benaming *les Champs Elysées* (8). Halverwege Leuven en Wijkmaal was er wel sinds ongeveer

19de-eeuwse
potloodschets met
het tracé van de
geplande spoor-
wegtunnel onder de
Keizersberg. In het
midden zien we de
overblijfselen van
de schoormuur van
de voormalige
burcht en de romp-
basis van een wind-
molen
(archief Abdij
Keizersberg)





Plan opgemaakt in 1882 door stadsarchitect E. Frische ten behoeve van de grenscorrectie tussen Leuven en Kessel-Lo, die in 1891 bekrachtigd werd (Stadsarchief Leuven)

1840 de *Fabrique de produits chimiques à couleurs* van G.G. Kennis & V. Van Mechelen, gelegen tussen de nieuwe spoorlijn naar Mechelen en de Dijle. Hier bevindt zich de huidige A. Meyswijk, bijgenaamd het Fort, te Willesele. Ten noorden van de Beerkom, die tussen de Vaartkom en de Dijle aangelegd was, verschenen omstreeks 1866 de eerste werkplaatsen van de commanditaire vennootschap A. Durieux et Cie, die in 1875, omgevormd werd tot de S.A. des Ateliers de la Dyle en die ondermeer als bouwers van spoorwagematerieel faam zouden verwerven (9).

DE SPOORWEG, EEN BEDREIGING VOOR DE LEUVENSE VAART

Ook inzake de aanleg van een spoorwegnet werkte het voorbeeld uit het Verenigd Koninkrijk aanstekelijk. Meteen na de onafhankelijkheid in 1830 doken de plannen weer op om de verbinding naar het oosten af te werken. Met de wet van 1 mei 1834 werd gekozen voor vernieuwing: België kreeg het eerste spoorwegnet op het vasteland. Met Mechelen als centrum moesten overeenkomstig de plannen van Pierre Simons en Gustave De Ridder de volgende spoorlijnen aangelegd worden: van Antwerpen via

Mechelen, Leuven en Luik naar Pruisen, in het westen via Dendermonde, Gent en Brugge naar Oostende en in het zuiden naar Brussel en de Franse grens. De Staat zou dit net aanleggen en exploiteren. Pas na de voltooiing ervan in 1843, startte men met het verlenen van concessies aan private groepen(10).

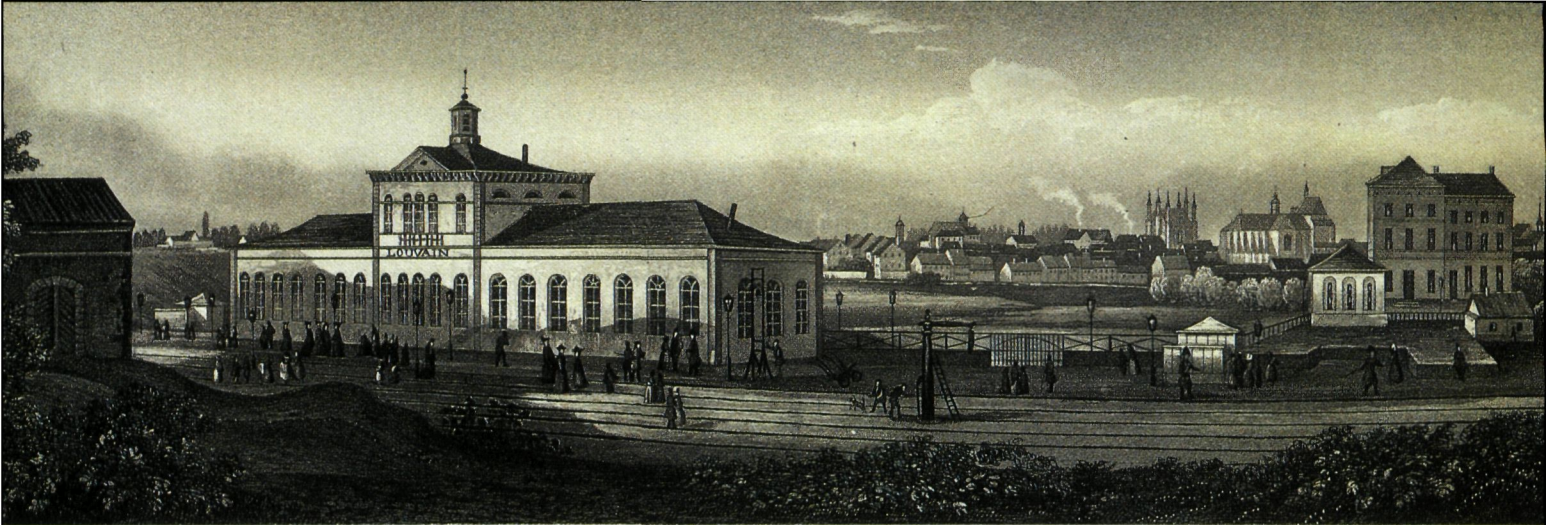
De stad Leuven heeft met man en macht gepoogd het project van Simons en De Ridder te dwarsbomen: het vormde immers een regelrechte bedreiging voor de belangen van het kanaal van Leuven naar de Rupel, dat door de stad beheerd werd. Het Leuvense stadsbestuur stelde in 1833 voor, na eerst het advies ingewonnen te hebben van de Leuvense Kamer voor Handel en Nijverheid, dat de spoorlijn zou beginnen vanaf Leuven, het eindpunt van het kanaal. Dit voorstel werd echter door Kamer en Senaat verworpen. Wanneer Simons en De Ridder in 1836 hun tracé bekend maakten, kwam er weer protest van Leuvense zijde. Het plan voorzag dat de lijn buiten de tweede ringmuur zou blijven. Leuven wilde echter een station binnen de stadsmuren, nabij het huidige Hooverplein, zodat de spoorlijn meteen ook langs de vaartkom zou lopen. De octrooirechten speelden hierbij uiteraard ook een rol. Tevens vreesde men dat zich ter hoogte van Kessel-Lo, buiten de ringmuur, een dichtbevolkte voorstad zou ontwikkelen ten nadele van de stad Leuven zelf. Ook deze Leuvense eisen werden niet ingewilligd (11). Intussen had de stad in 1834, onder druk van de handelsmiddelen, reeds aan hoofdingenieur van Bruggen en Wegen Vifquain gevraagd om plannen uit te werken voor de verdieping van de vaart, zodat deze toegankelijk zou worden voor schepen tot 200 ton om alzo de concurrentie van het spoor het hoofd te kunnen bieden. De werken werden in 1836-1837 uitgevoerd (12). De spoorlijn Brussel-Mechelen was op 5 mei 1835 officieel in gebruik genomen, op 3 mei 1836 volgde Mechelen-Antwerpen, op 2 januari 1837 Mechelen-Dendermonde, op 10 september 1837 Mechelen-Leuven, op 15 september 1837 Dendermonde-Wetteren en op 21 september 1837 Leuven-Tienen (13).

De conventie die op 31 mei 1840 (Koninklijk Besluit van 9 mei 1841) gesloten werd tussen burgemeester van Bockel namens de stad Leuven en spoorwegdirecteur Masui namens de minister van Openbare werken Ch. Rogier, was doorslaggevend voor de verdere ontwikkelingen. We lichten uit de tekst de voornaamste punten:

- Tussen de spoorlijn Mechelen-Tienen en de Vaartkom te Leuven wordt door de staat een enkelsporige verbinding aangelegd voor het vervoer van goederen. Deze zal van aan het station vertrekken, de Diestse steenweg kruisen, zo kort mogelijk

De draaibrug over de vaart verleent doorgang aan de spoorlijn naar Brussel. Rechts ligt een dreef die destijds de naam *Champs Elysées* meekreeg (foto René Desclée, RD 387, genomen op 18.03.1889 - verzameling auteur)





Vanaf de hoger gelegen berm te Kessel-Lo kon men genieten van een wijd panorama. De ruimte tussen het eerste station en de oude stadskern was nog grotendeels onbebouwd. Rechts liggen de verbouwde Diestse Poort, de eerste goederenloods van de spoorwegen en de overweg met de Diestsesteenweg (lithografie A.Ditzler, ca. 1845, Koninklijke Bibliotheek, Brussel)

langs de Diestse vest verder lopen en de vaart oversteken via een draaibrug om zich dan te vertakken langs de kaaïen en op het braakliggend terrein achter de magazijnen aan de noordzijde van de vaartkom waar men eventueel een goederenstation zal oprichten.

- Alle gronden, behorend aan de stad Leuven en nodig voor de bouw van deze aftakking worden aan de Staat afgestaan. Gronden, door wijziging van de installaties terug vrijgekomen, worden aan de stad teruggegeven.
- Het deel van de Tiense vest, gelegen tussen ongeveer de huidige Justus Lipsiusstraat en het station wordt rechtgetrokken. Deze rechte trekking, evenals de inrichting van het plein voor het station en 4.000 m² plaveisel vallen ten laste van de Staat.
- Het station en zijn afhankelijkheden, evenals de vertakking naar de vaart vallen buiten het stedelijk octrooirecht. De stad mag nabij de uitgang van het station, aan de ingang van het plein op een oppervlak van 5 op 6 meter een octrooihuisje oprichten.
- Wijzigingen aan dit akkoord kunnen alleen na wederzijds overleg tot stand komen (14).

GRENSCORRECTIES DRONGEN ZICH OP

Het station en een deel van het plein ervoor lagen op het grondgebied van Kessel-Lo en vielen buiten de stedelijke octrooirechten. Het betrof een terrein begrensd door de toenmalige IJzerenwegstraat, het spoor naar de vaart, de Diestse vest, de hoek van het stationsgebouw kant Tienen en een smalle strook tot aan de Tiense poort, zoals weergegeven op een plan opgemaakt door stadsarchitect E.Frische op 1 juni 1882 met de bedoeling de nodige grenscorrecties uit te voeren. Krachtens een wet, gepubliceerd in het staatsblad van 21 mei 1886, werd dan in 1891 door Jerome Van Lint, toegevoegd stadsarchitect te Leuven, in aanwezigheid van de burgemeester van Kessel-Lo overgegaan tot het afpalen van de gronden die aan de stad overgedragen werden. De overdracht van 13ha 17a werd goedgekeurd door Leuven

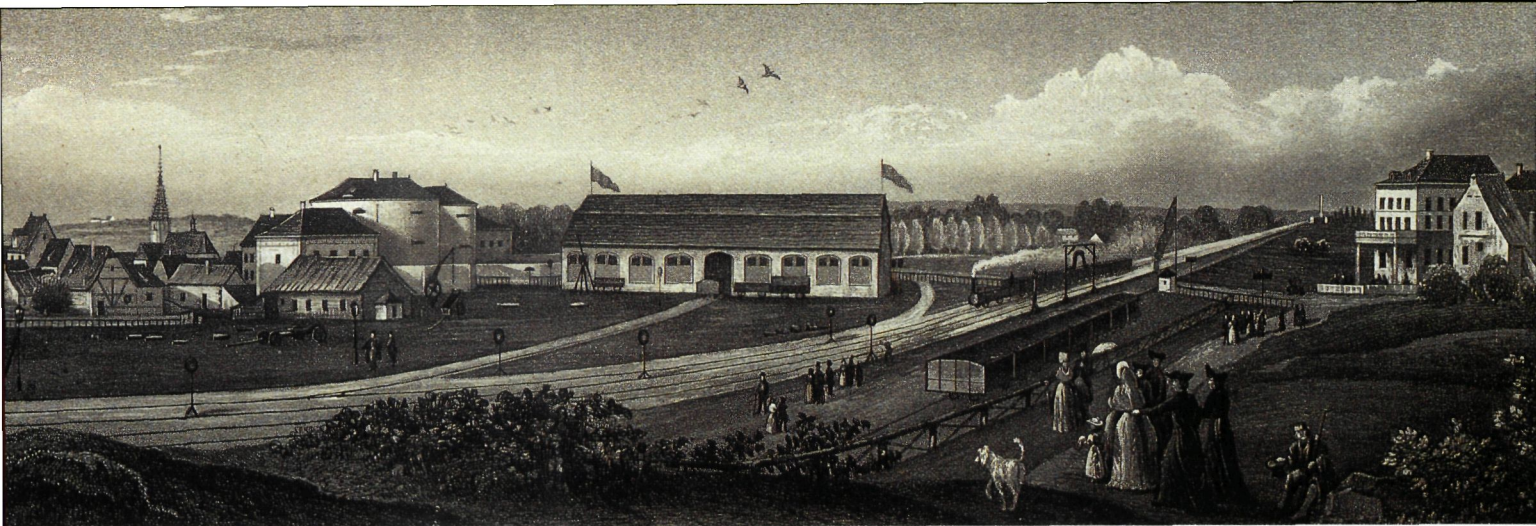
op 26 oktober en door Kessel-Lo op 16 december 1891 (15).

DE LIJNEN NAAR WAYER, HERENTALS EN BRUSSEL

Spoedig na de voltooiing van het geplande staats-spoorwegnet verschenen ondermeer de Engelse investeerders op het toneel. Op 29 maart 1845 werd een voorlopige concessie verleend voor een spoorlijn van Leuven naar Jemeppe-sur-Sambre. Deze lijn zou vertrekken vanuit een station gelegen aan de Tiensesteenweg. Dit was niet naar de zin van de Leuvense Kamer van Koophandel, die een station aan de vaartkom wenste. De definitieve concessie werd in die zin gewijzigd en bij Koninklijk Besluit van 27 mei 1845 verleend aan Tarte en twee Engelsen, E. Sherman en H.L. Smale. De spoorlijn moest via een tunnel door de Keizersberg, ten noorden van de Ridderstraat, de Goudbloemstraat en de Heilige Geeststraat naar Egenhoven lopen. De tunnelwerken ondervonden dermate last van instortingen ten gevolge van wateroverlast, dat ze in november 1847 stopgezet werden. De benaming *Engels plein* nabij de vaartkom herinnert nog aan deze poging. In het Egenhovenbos rest er nog een bruggetje en een deel van de berm van deze Engelse Spoorweg. In 1852 werd een nieuwe concessie verleend aan een groep

Gedenksteen uit 1864 in het resterende deel van de oorspronkelijke Leopoldbrug over de vaart (foto O. Pauwels)





financiers om de verbinding Leuven-Charleroi te realiseren volgens de plannen van ingenieur Dandelin. De *S.A. des chemins de fer de Charleroi à Louvain* legde aanvankelijk de lijn aan met enkel spoor. Het baanvak Leuven-Waver werd op 12 februari 1855 in gebruik genomen. Met de Staat werd een overeenkomst gesloten die het mogelijk maakte gemeenschappelijk het bestaande Leuvense station en de vertakking naar de vaart te exploiteren (16). De *S.A. des chemins de fer du Nord de la Belgique* verkreeg in 1861 de concessie voor de verbinding Leuven-Turnhout en in 1863 voor Antwerpen-Hasselt. De spoorlijn Leuven-Herentals werd in gebruik genomen op 28 februari 1863. Ze sloot ter hoogte van het Lovens Broek aan op de lijn Leuven-Mechelen.

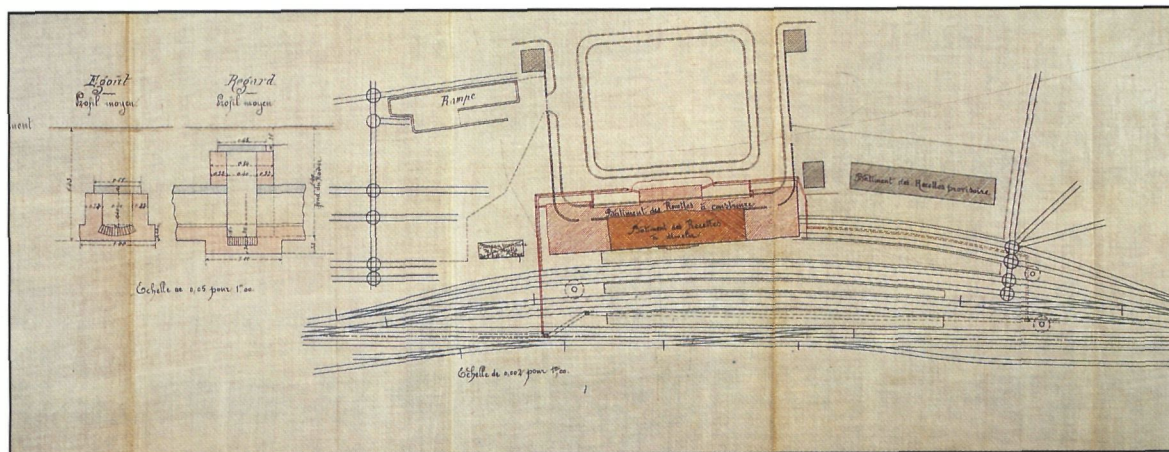
Mechelen was nog steeds het centrale knooppunt van het Belgische spoorwegnet gebleven. Al in 1837 werd een eerste concessie aangevraagd voor de aanleg van een verbinding van Leuven naar Brussel. Gedurende meer dan 20 jaar kwamen zeer uiteenlopende plannen op tafel. Uiteindelijk zouden de Staatsspoorwegen zelf de lijn aanleggen met dubbel spoor. Deze werd plechtig ingereden in aanwezigheid van minister van Openbare werken J. Vanderstichelen. Het traject Brussel-Leuven werd op 15 december 1866 opengesteld voor het goederen-

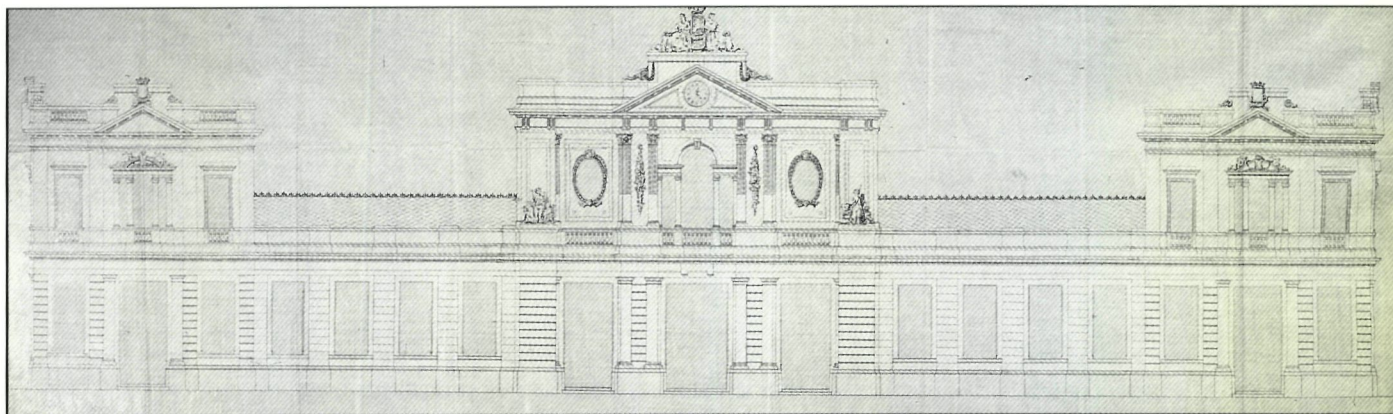
vervoer en twee dagen later ook voor personenvervoer. De lijn kruiste de vaart Leuven-Rupel ter hoogte van Wilsele en sloot met een scherpe bocht eveneens aan op de lijn Leuven-Mechelen. Een draaibrug over de vaart moest de schepen vrije doorgang verlenen. De plannen voor deze brug werden opgemaakt door ingenieur L. Van Schaubroek en voorgesteld ter goedkeuring door hoofdingenieur Wellens op 1 april 1862. Een gedenksteen herinnert nog aan de voornaamste personen die betrokken waren bij de bouw van de brug.

HET EERSTE STATIONSGEBOUW

Het eerste voorlopige stationnetje werd opgericht in 1837, buiten de Diestse Poort, rechts van de steenweg naar Diest. In een krantebericht uit die tijd stond te lezen: "*La station est large et commode. Les bureaux de distribution et autres ne sont encore établis que sous des baraques de planches*"! Het was slechts een houten constructie. Al in oktober 1837 drong de stad Leuven bij architect Suys van de Spoorwegen aan om meer te vernemen over de definitieve inplantingsplaats van het station. Vermits de spoorwegen niet reageerden, tekende stadsarchitect Laenen zelf een ontwerp met inbegrip van het bijhorende plein en de aftakking naar de vaart. Misschien ontwierp hij ook het nieuwe

Plan met de inplanting van het oude station, het nieuwe station en het voorlopige ontvangstgebouw, opgemaakt door architect Fouquet in 1875
(Stadsarchief Leuven)





Ontwerp van de voorgevel voor het nieuwe Leuvense station, zoals het ingediend werd door architect H. Fouquet op 1 juli 1875. Aannemer Devreux aanvaardde de werken op 20 september 1875 (Stadsarchief Leuven)

De indrukwekkende perronoverkapping verdween pas in het begin van de jaren '50 (archief N.M.B.S.)

stationsgebouw en liet hij zich hierbij inspireren door de schaarse reeds bestaande stations: het ging hier immers om een totaal nieuwe functie voor een gebouw; op dit vlak bestond nog geen traditie. In de jaren 1839-1840 werd een definitief station opgericht met de voorgevel naar de stadszijde: het was een neoclassicistisch gebouw, sober en functioneel, ongeveer 40 meter lang. Het middengedeelte was hoger en had een verdieping. Een lithografie naar A. Ditzler uit 1845 geeft ons een goed beeld van het gebouw. Een andere gekende afbeelding is de litho van Gérard naar een tekening van A. Canelle (1843). De voorgevel vinden we enkel terug op een porseleinkaart van Typographie et Lithographie Massaer-Meyer (17).

HET TWEEDE STATIONSGEBOUW

Al rond 1865 vinden we de eerste briefwisseling over de mogelijke bouw van een nieuw station te

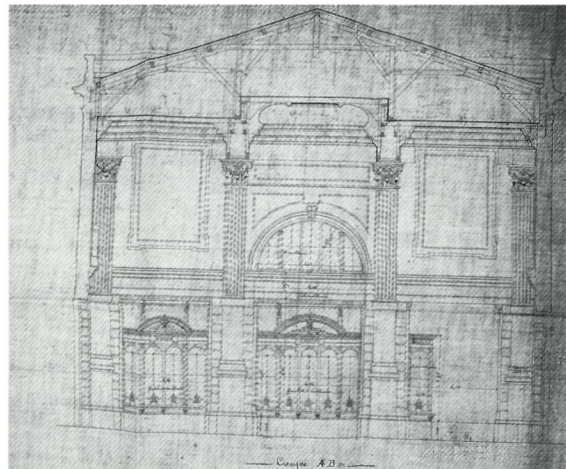
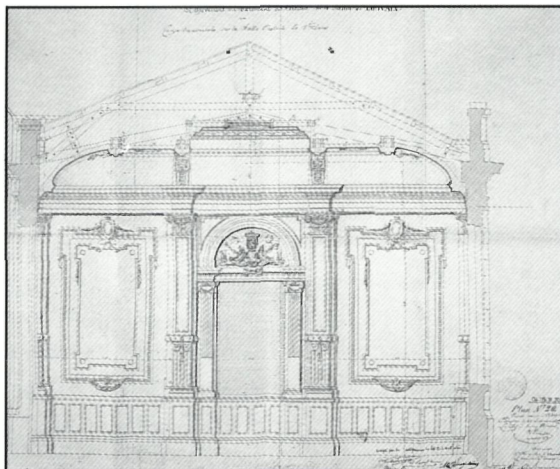
Leuven. In juli 1871 verscheen het eerste ontwerp voor een nieuw stationsgebouw met een perronoverkapping op tafel: er zou een tweede loods bijkomen (onder andere voor bier) en de overweg aan de Diestse steenweg moest afgeschaft worden. Het definitief ontwerp werd op 12 januari 1875 voorgesteld. Op de gemeenteraad van 30 maart 1875 werd met genoeg vastgesteld dat het nieuwe gebouw niet naar Kessel-Lo toe verschoven werd, maar wel naar Leuven toe. De achtergevel van het nieuwe station zou in feite op dezelfde lijn liggen als deze van het oude. De voorgevel zou even lang worden als het plein. Deze plannen werden op 30 mei door de gemeenteraad en op 2 augustus 1875 door minister van Openbare Werken Beernaert goedgekeurd. Nog in 1875 moest het oude station de plaats vrijmaken voor de oprichting van het nieuwe gebouw. Er kwam een voorlopig ontvangstgebouw naast het plein, langs de kant naar de Diestse steenweg toe. Aan de andere kant werd een voorlopig dienstgebouw voor de *Grand Central Belge* voorzien. In november 1877 was de ruwbouw van het nieuwe station klaar en werd de perronoverkapping geplaatst. Deze werd in 1878 in gebruik genomen, maar het ontvangstgebouw zou pas afgewerkt zijn in 1879. De plechtige inhuldiging ging door op zondag 7 september 1879 in aanwezigheid van Saintelette, minister van Openbare Werken (18).

Het huidige station werd gebouwd naar de plannen van ingenieur-architect Henri Fouquet. Hoewel bepaalde architecturale elementen herinnerden aan het eerste station, kreeg het stationsplein met dit eveneens neoclassicistisch gebouw een veel monumentaler uitzicht. Het sloot goed aan bij de gebouwen aan de overkant van het plein, die echter in 1914 in de as gelegd werden. Het imposante centrale deel werd gevat tussen twee lage delen zonder verdieping en twee hoekgebouwen met ver-



► Plan met de decoratie van de wachtzaal voor de reizigers 1ste en 2de klas, opgemaakt door Eerste Sectiechef en architect H. Fouquet op 25 september 1877 (archief N.M.B.S.)

►► Plandoorsnede van de lokettenzaal met uit te voeren aanpassingswerken aan de bagageafdeling en de loketten. Het plan werd goedgekeurd door minister Vandenpeereboom op 19 december 1898 (archief N.M.B.S.)



dieping. Centraal staat het stationsuurwerk, omgeven door een driehoekig fronton, dat door twee paar pilasters gedragen wordt, die op hun beurt een neo-Palladiaanse ramenstructuur omsluiten, terwijl twee ovale ramen het geheel flankeren. De beeldengroep boven het fronton komt uit het atelier van de Ieperse beeldhouwer Edward Fiers. De linkse vrouwenfiguur stelt de Grondwet voor, rechts zit de Wetenschap en in het midden bemerken we de kroon, het wapenschild en andere emblemen van de Belgische staat. Net boven de blinde ballustrade vinden we speelse kinderfiguren, gebeeldhouwd door Thomas Vinçotte. Voorstellingen van werktuigen en ambachtsgereedschap zijn van de hand van Gerard Van der Linden. De beeldengroepen zijn momenteel zo sterk verweerd, dat er geregeld brokstukken afvallen: de restauratie zal binnenkort starten.

In het centrale deel bevonden zich de loketten, afzonderlijk voor reizigers derde klas (links) en voor reizigers eerste en tweede klas (rechts). Links en rechts daarvan waren de wachtzalen op dezelfde wijze gereserveerd voor deze reizigers. Het bovenste deel van de lokettenzaal werd opgesmukt met half-verheven beeldhouwwerk van Gerard Van der Linden, onder andere de Nijverheid voorstellende. Het stucwerkplafond in de wachtzaal eerste klas bevatte de wapenschilden van de provincies. Het linkse hoekgebouw herbergde het postkantoor, terwijl in het rechtse uiteinde de stationschef en het telegraafkantoor ondergebracht waren. In 1898 werd een eerste maal de binneninrichting van het station aangepast. Grondige wijzigingen werden in vier fasen doorgevoerd in de periode 1953-1956, die samenvalt met de grote electrificatiewerken. Toen werd in de lokettenzaal een tussenverdieping gebouwd en een verlaagd plafond aangebracht,

waardoor de eerder vermelde beelden aan het zicht onttrokken werden. Het postkantoor verhuisde naar een nieuw gebouw op de hoek van het stationsplein en de Tiense vest. Zowel in 1968 als 1976 werd de inrichting verder gewijzigd.

De luifel aan de voorgevel werd verwijderd. Na het definitief verdwijnen van de tram uit het stadsbeeld werd het Martelarenplein voor het station volledig heringericht; de busreizigers schuilen sindsdien onder een groot afdak, dat het stationsgebouw gedeeltelijk aan het zicht onttrekt.

Door het perron onder de wijde overkapping te betreden, kwam men in een wereld van staal en glas, een kenmerkend aspect van de grote 19de-eeuwse stations. De Leuvense perronoverkapping was 140 m lang, 45 m breed en 21 meter hoog. Eenentwintig bogen, telkens op een afstand van zeven meter, steunden aan beide zijden op gietijzeren kolommen. IJzeren trekkers hielden de uiteinden van de bogen samen. Aan beide uiteinden sloten glazen kopwanden gesteund door metalen vakwerkliggers het geheel af. De dakruiter had een spanwijdte van achttien meter (19).

DE STATIONSWIJK

De aanleg van een spoorlijn en de inplanting van een station hebben bijna steeds de ontwikkeling van nieuwe straten en wijken beïnvloed. Een plein en een brede straat, recht naar het centrum, werden klassieke ingrediënten. In Leuven was de Diestse straat met de Diestse Poort niet de ideale toegangsweg tot de stad: ze was smal, sommige delen gaven een vervallen indruk. Het eerste ontwerp voor een nieuwe verbinding naar het stadscentrum kwam van

Huidige toestand van de voorgevel van het Leuvense station: een betonnen koker moet de reizigers beschermen tegen vallende brokstukken (foto O. Pauwels)



de Leuvense architect Ange De Bruyn. De verdere uitbouw van de Leuvense stationswijk werd merkwaardig genoeg niet enkel door de bouw van het station bepaald. Het stadsbestuur van Leuven had al sinds geruime tijd behoefte aan een rooilijnenplan om de verhoogde bouwactiviteit in goede banen te kunnen leiden. Het werd tussen 1836 en 1839 getekend door François Henri Laenen, die in juni 1836 benoemd was tot toegevoegd stadsarchitect en in november 1838 stadsarchitect werd na het overlijden van zijn voorganger Wirickx. Het plan Laenen werd bij Koninklijk Besluit van 6 juni 1839 bekrachtigd, dus nog voor de bouw van het eerste station. Hij heeft dus zeer waarschijnlijk een rol gespeeld bij de keuze van de definitieve inplantingsplaats ervan. Zijn plan, dat voor die tijd zeer vooruitstrevend mag

genoemd worden, was gebaseerd op grote hoofdasen en regelmatig geschikte bouwblokken.

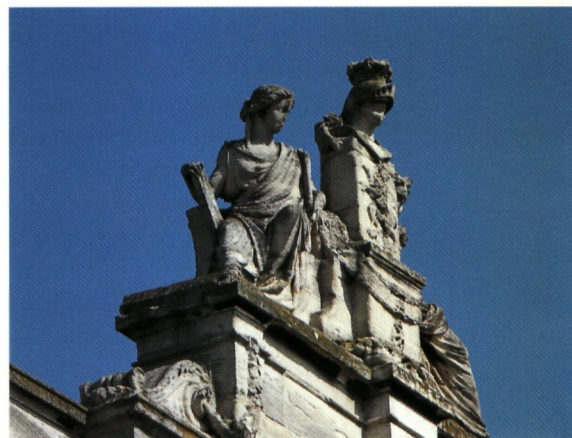
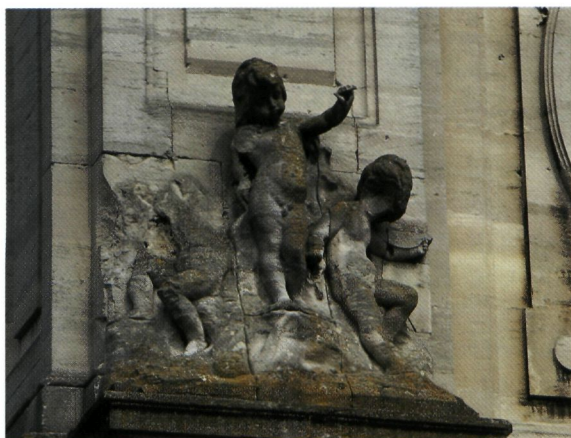
De bouwactiviteit langs het traject van de geplande Statiestraat kwam echter niet op gang: de eigenaars die wensten te bouwen, moesten immers gratis een deel van hun grond afstaan voor de aanleg van de straat, het voetpad aanleggen en een deel van de bestrating uitvoeren. In 1843 besloot de stad zelf gronden te verwerven om een deel van de Statiestraat aan te leggen. In 1844 werd de 16 meter brede straat opengesteld; ze was slechts over een breedte van 5 meter gekasseid. Tot ongeveer 1862 zou er verder niet veel meer bewegen. Het was de opvolger van Laenen, stadsarchitect Lavergne, die voorstelde om de Statiestraat meteen tot aan de Grote Markt door te trekken. Dit gebeurde in verschillende fasen; het laatste deel, waar heel wat gebouwen moesten afgebroken worden, werd in concessie gegeven aan de familie Cordemans, die ongeveer de helft van de te onteigenen terreinen bezat. Tussen 1869 en 1875 werd het laatste deel gerealiseerd. In die periode moest ook het prachtige Brouwershuis verdwijnen, dat in 1740 op de hoek van de Tiense straat en het Margaretaplein gebouwd was (20).

DE GRAND CENTRAL BELGE

De oprichting van de *Grand Central Belge*, werd goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 24 juni 1864. Het was geen maatschappij op zichzelf, maar een consortium (in het Frans als "*syndicat*" aangeduid) van vier maatschappijen die hun zelfstandigheid behielden:

- de *S.A. des Chemins de fer d'Anvers à Rotterdam*;
- de *S.A. des Chemins de fer de l'Est-Belge*, ontstaan door fusie van de *S.A. des chemins de fer de Louvain à Charleroi* en de *S.A. du chemin de fer de Morialmé*

De kinderfiguren van Thomas Vinçotte verkeren in een zeer slechte toestand (foto O. Pauwels)



Beeldhouwer Edward Fiers vervaardigde de beeldengroep boven het fronton (foto O. Pauwels)

M&L BINNENKRANT

Nr. 75
Bijlage bij
M&L 14/5
sep.-okt.
1995

10 september 1995

Open Monumentendag Vlaanderen

Burgerlijke
openbare gebouwen



SECRETARIAAT OPEN MONUMENTENDAG VLAANDEREN
KONING BOUDEWIJNSTICHTING
BREDERODESTRAAT 21 1000 BRUSSEL



Verantwoordelijk uitgever: G. Krop, Brederodestraat 21, 1000 Brussel / Vijf van zegel art. 98 / Grafisch ontwerp: Tussen de dode, Brussel

Meer informatie

Te bekomen op het Secretariaat Open Monumentendag Vlaanderen,
Koning Boudewijnstichting,
Brederodestraat 21,
1000 Brussel.
Tel 02/511 40 50
Fax 02/512 00 35

Literatuur

OMTRENT HET ONZE-LIEVE-VROUWVOORPLEIN IN LAKEN

Het Onze-Lieve-Vrouwvoorplein vormt de kern van het oude Laken, ooit een landelijk dorp, vandaag een verstedelijkte deelgemeente van Brussel. Zijn bijzondere status dankt Laken aan de aanwezigheid van het hof, te beginnen met de aartshertogen Albrecht en Maria-Christina op het einde van het Oostenrijks Bewind, over Napoleon Bonaparte en Willem I, tot de Belgische dynastie. Een merkpunt in het Brusselse stadspanorama is de Onze-Lieve-Vrouwekerk, het mausoleum van het Belgische koningshuis, met haar alom zichtbare torenfront. Het omringende kerkhof geldt terecht als het Belgische "Père Lachaise", laatste rustplaats van de Brusselse 'beau-monde'.

Deze site vormt het onderwerp van een monografie in de reeks *Monu-*

menten 'be,leven, uitgegeven door de Koning Boudewijnstichting en het Gemeentekrediet. Opzet van deze reeks is de aandacht vestigen op een bekend gebouw – een toeristische trekpleister – dat door het verhaal van zijn gebouwde en niet bebouwde omgeving tot leven komt. Eerder verschenen reeds deeltjes onder meer over de abdij van Villers-la-Ville, Grand Hornu, het Gravensteen te Gent, de vestingstad Ieper en het Antwerpse "Zuid".

Met name op het voorliggende *Omtrent het Onze-Lieve-Vrouwvoorplein in Laken*, is de reekstitel in zijn dubbele betekenis van toepassing. Sinds haar oprichting in 1984 ijvert de VZW Epitaaf voor de studie, het behoud en de herwaardering van het Belgische funerair erfgoed, een fragiel onderdeel van ons patrimonium dat bovendien door het afschaffen van de 'eeuwigdurende vergunning' in zijn bestaan is bedreigd. Als uitvalsbasis voor haar activiteiten beschikt de vereniging sinds 1987 over het voormalige beeldhouwersatelier Ernest Salu, gelegen aan het Lakense Onze-Lieve-Vrouwvoorplein, dat wordt uitgebouwd tot Museum voor Grafkunst en Centrum voor Funeraire archeologie. De aandacht die Epitaaf sinds meer dan tien jaar met name aan het kerkhof van Laken besteedt schonk nieuw leven aan dit vergeten nationale monument, en stelde tijdens talloze geleide bezoeken een breed publiek in staat deze herwonnen status ook mee te beleven.

Het verhaal van Laken, waarin kerk en kerkhof centraal staan, wordt ons met een zelfde zorgvuldigheid uiteengezet door de voorzitter van Epitaaf Marcel M. Celis, en door Jos Vandenbreeden onder wiens leiding het beeldhouwersatelier wordt gerestaureerd.

Eerst komt de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van Laken aan bod, een bedevaartsoord dat de bijzondere verering genoot van de infante Isabella. Met de bouw van het Schoonenberg-paleis begon de roep van Laken als koninklijke residentie. De koninklijke route tussen de paleizen van Laken en Brussel, vormt een illustratie van een tweehonderd jaar stedenbouwkundige evolutie. De uitbouw van een monumentaal assenstelsel stond hierbij voorop, met repercussies voor de gehele agglomeratie. De merkwaardige geschiedenis van de vroegere parochiekerk, de bouwcampagne en de beschrijving van de huidige Onze-Lie-

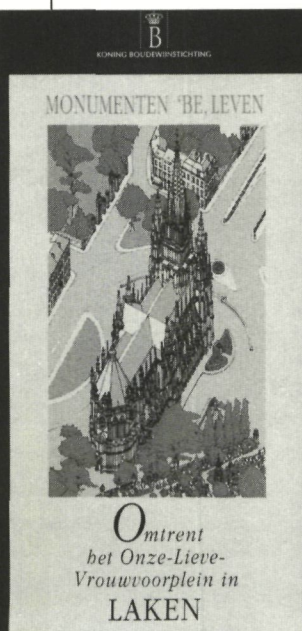
ve-Vrouwekerk vormen het onderwerp van de volgende hoofdstukken.

Van de gotische kerk bleef na zowat een kwarteeuw touwtrekken enkel het koor bewaard dat door August Van Assche werd gerestaureerd, niet zonder dat eerder aangetroffen muurschilderingen overnacht bleken te zijn verdwenen. Joseph Poelaert was laureaat van de wedstrijd voor de nieuwe kerk in 1852, doch gaf 1865 ontslag als leider van de bouw.

Ondanks meerdere bouwcampagnes ook nog in het begin van deze eeuw bleef de kerk onafgewerkt, wat haar ten onrechte een proto-modernistisch predikaat opleverde. De laatste hoofdstukken zijn gewijd aan de beroemde begraafplaats van Laken, met haar merkwaardige graf galerijen en talloze monumenten. Tot slot worden de schijnwerpers gericht op het atelier waar drie generaties "Ernest Salu" werkzaam waren als grafbeeldhouwers: een lange geschiedenis van houten loods tot een volledig uitgebouwd atelier met winter tuin, dat vandaag door de VZW Epitaaf in eer wordt hersteld. Tussen de bedrijven wordt ingezoomd op onder meer het oude Gemeentehuis van Laken, het Koninklijk Station, het Leopold I-monument, de Neptunusfontein, het Chinees paviljoen en de Japanse Toren, de voetgangerstunnel aan de Koninginnelaan, de woning van Xavier Mellery en het Monument van de Arbeid.

Deze beredeneerde gids van een overbekende maar niettemin lang miskende site wordt rijkelijk geïllustreerd door tal van architectuurtekeningen, oude en actuele foto-opnamen die uitnodigen tot een bezoek ter plaatse.

Jo Braeken



Monumenten 'be,leven, Omtrent het Onze-Lieve-Vrouwvoorplein in Laken

Auteurs: Marcel M. Celis en Jos Vandenbreeden, met medewerking van Linda Van Santvoort

66 p., 117 ill. -

ISBN 90-5130-155-3

Prijs: 490,- Bfr. + 50,- fr. verzendkosten

Ondermeer te bestellen bij:

Epitaaf VZW

Onze-Lieve-Vrouwvoorplein 16 - 1020 Brussel (Laken)

tel. 02/209.27.31

rekeningnummer 068-2039260-56

HUIZEN IN NEDERLAND: AMSTERDAM

Een nieuwe *"Meischke en Zantkuijl"*, is uit. De oude is de in 1969 verschenen studie over het *Nederlandse woonhuis van 1300 tot 1800* dat naar aanleiding van het vijftigjarig bestaan van de Vereniging Hendrik de Keyser verscheen en geïllustreerd werd met huizen in het bezit van die stichting. Het was, voor wie begin van de jaren zeventig iets meer zocht te weten over burgerlijke privé-architectuur een leerrijke bron, later geëvenaard door Zantkuijls *Bouwen in Amsterdam*, dat als losbladige publikatie tussen 1973 en 1992 verscheen, en onlangs in boekvorm werd herdrukt (Amsterdam, Architectura et natura, 1993).

De Vereniging Hendrick de Keyser bestaat ondertussen al vijfenzeventig jaar en viert dit met een nieuwe publikatie.

Doel van de Vereniging is het behouden van architectonisch of historisch waardevolle oude huizen, die daarvoor verworven worden, gerestaureerd en verder beheerd. Het patrimonium van de Vereniging bestaat momenteel uit meer dan driehonderd huizen over het land verspreid. Men kan het jubileum nu dus vieren met een boekenreeks met de titel *Huizen in Nederland*. Het eerste deel verscheen in 1993 en behandelt het huizenbezit in de provincies Friesland en Noord-Holland, deel twee heeft Amsterdam als onderwerp, deel drie zal Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant omvatten en de overige provincies zullen aan bod komen in het vierde deel.

De 'oude' Meischke en Zantkuijl bracht een beschrijving van elk huis in het bezit van de Vereniging, voorafgegaan door een overzicht van de ontwikkeling van het Nederlandse woonhuis, nog steeds een standaardwerk.

De 'nieuwe' is geen bijgewerkte heruitgave, maar veel meer dan dat. Beide auteurs hebben de verlopen vijfen-twintig jaar niet stil gezeten; ook Raue, voormalig directeur van de Vereniging vergaarde in die tijdspanne heel wat kennis en Rosenberg, architectuurhistoricus van de Vereniging verrichtte sedert 1990 archivalisch en bouw-historisch onderzoek over het huizenbezit. De kennis van dit viertal is in de nieuwe uitgave verwerkt.



Het boek valt in twee delen uiteen: het historisch overzicht van de huizenbouw in Amsterdam van circa 1400 tot 1850, en de beschrijvende catalogus van de 74 panden in het bezit van de Vereniging, gebracht in een geografisch-chronologische orde.

In hun *Ten geleide* wijzen de auteurs op het belang dat ze hechten aan het bouwvak: *"het samenspel van de huistimmerlieden, de metselaars en de steenhouders die Amsterdam bouwden"*. Ze brengen er in het eerste luik van deze uitgave als primeur een samenhangend beeld van.

Eén ding is duidelijk: de huizenbouw was *"vrijwel geheel in handen van aannemers en projectontwikkelaars"*, de timmer- en metselaarsbazen konden het wel af zonder bouwmeester of architecten. Wat meteen verklaart waarom zo weinig namen bekend zijn van *"deze lieden van buiten het vak"* (p. 8). De bouwvakkers kregen immers zelf een scholing in tekenen en ontwerpen.

Het historisch overzicht dat een periode van driehonderd jaar bouwen bestrijkt (en 90 bladzijden), is in elk geval een boeiend, interessant en 'praktisch' verhaal, dat niet vanuit de invalshoek architectuur- en bouwstijlen (die vanzelfsprekend wel aan bod komen) wordt gebracht, maar het accent op het bouwen zelf legt.

De stedelijke bemoeienis (van de burgers, en niet van de vorsten of kerkelijke instanties) met het bouwen was groot. Burgemeesters en raad hadden een stadsfabriekmeester in dienst, een soort *"technisch rentmeester"* (p. 30) die chef was van de stads-

timmerman en stads-metselaar of samen met hen de stadsfabriek vormde, hen adviseerde en hen de werktekeningen of houten patronen ter goedkeuring voorlegde. Stadstimmerlieden en kistenmakers, die zich verhouden zoals de metselaar tot de steenhouwer, zijn zolang de hoofdstructuur van het Amsterdamse huis een houtbouw blijft, belangrijke personen. Zelfs in het geval van een stenen gevel (muurwerk is er altijd zeer dun, vaak halfsteens), blijven stenen een ondergeschikte rol spelen in de huisgevels: het houtwerk van de raamkozijnen blijft beeldbepalend samen met de natuurstenen 'blokjes' en banden, een *"laat-gotische gevelbehandeling"* die doorliep tot in het eerste kwart van de 17de eeuw en *"merkwaardigerwijs als Hollands Renaissance in de kunstgeschiedenis bijgezet"* (p. 38). Timmerlieden hadden de leiding op de bouwwerf, ze maakten de bestekken en de ramingen en bestelden bij de steenhouders onderdelen als deuromlijstingen, topgevels en ander sierwerk.

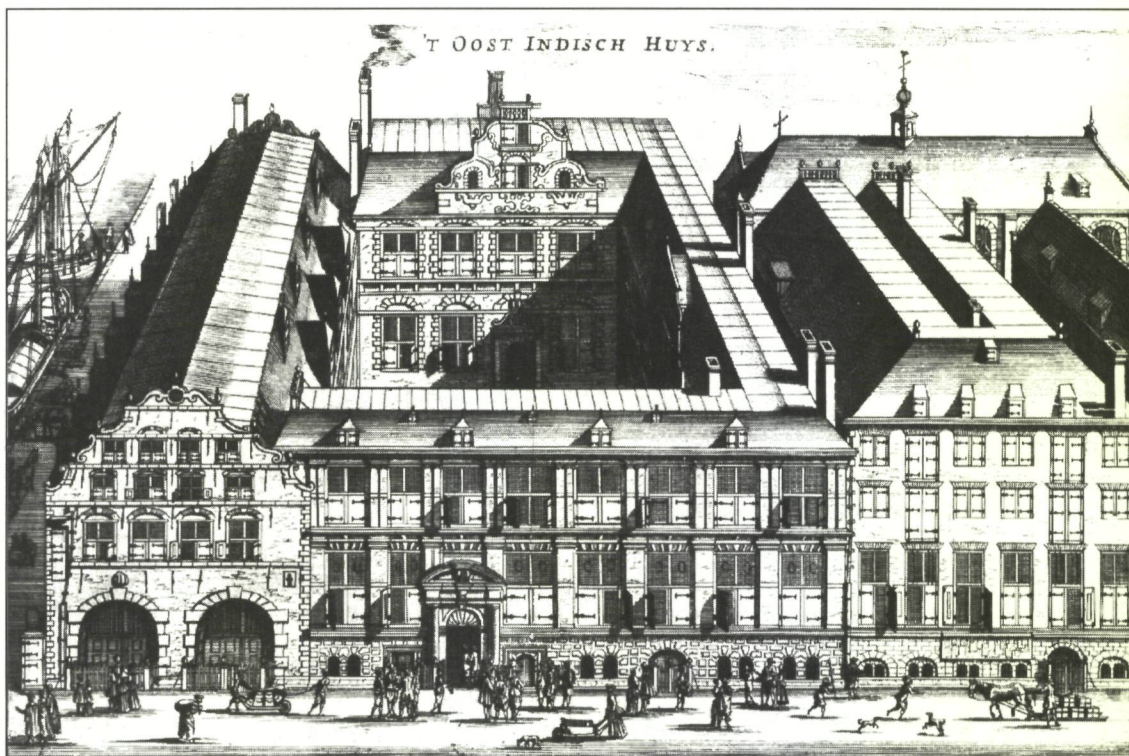
In 1595 werd de top van het stadsfabriek vernieuwd: stadstimmerman Hendrik Jacobsz Staets, stadsmetselaar Cornelis Danckerts en Hendrick de Keyser (naamgever van de Vereniging), verantwoordelijk voor het steenhouwwerk, bepaalden de volgende kwart eeuw de ontwikkeling van het bouwen in Amsterdam. Het gebruik van natuursteen in de gevels werd hierbij belangrijker. Dit heeft ook voor gevolg dat, vanaf het midden van de 17de eeuw zich naast het timmeren, metselen en steenhouwen een vierde ambacht in het bouwvak aftekent: het begroten en tekenen, of *"de papieren factor"* (p. 60).

Philips Vingbooms, schilder-architect, is *"wellicht de eerste architect in ons land die van zijn tekenwerk leefde"* (p. 63). Een *"Vingboomshuis was een tot in details doordachte en op papier uitgewerkte eenheid"* die daardoor *"voorhoede (was) bij de ontwikkeling van de interieurs"* (p. 64).

In de periode 1720-1750, door de auteurs *"het architectenloze tijdperk"* geheten (p. 76), speelde het stadsfabriek nog nauwelijks een rol en maakt het bouwproces een chaotische indruk. Het is de periode waarin de Amsterdamse timmerlieden en metselaars hun praktijk naar buiten de stad verlegden, waar men talrijke buitenhuizen bouwde of vernieuwde.

Aanpassing aan de veranderde mode

Amsterdam,
Oude Hoogstraat 24
(ca. 1590-1640)



en levensstijl (schuifraam, dubbeldeur, gang, trap, stucdecoratie) voerden dezelfde bouwplougen (timmerman, steenhouwer en decorateur) ook in de stad zelf op grote schaal uit, de 18de eeuw was in Amsterdam een "verbouwde eeuw" (p. 79). Men treft dan ook nieuwe ambachten in het bouwvak aan, een gevolg van de rol van geschilderd behangsel, spiegels, lambrizing en gesneden decoraties in het interieur), maar timmerlui blijven coördinatie op de werf op zich nemen. Ze ontwikkelden zich tot 'deftige bazen' (p. 87). Daarnaast waren er de 'Vrije ontwerpers' (p. 81), niet behorend tot het bouwvak, die zich onder meer met tuinsieraden en vandaar met sierwerk voor gebouwen bezig hielden. Daniël Marot, "*die de kennis van het bouwen nooit verwierf*", is wellicht de bekendste. Hij tekende zowel tuinen, gebouwen, interieurs, meubels en andere. Tegen het midden van de 18de eeuw reorganiseerde men het stadsfabrieksambt en aan het hoofd kwamen militaire ingenieurs met de titel van directeur-generaal. Ze zorgden voor een verstrakking van de architectuur en de terugkeer van het gevelfronton, wat de bouwbazen-timmerlieden navolgden. Tegen het einde van de eeuw verviel elke overbodigheid en bouwde men voor de

steeds hoger wordende huizen met huurkamers simpele lijstgevels zonder enig sierwerk.

Als na de Napoleontijd de herstelperiode in 1820, ook voor de bouwactiviteit in Amsterdam langzaam op gang komt herstellen zich ook de oude verhoudingen in het bouwvak onveranderd: "*stadwerken en bouwbazen waren de voornaamste acteurs op het toneel, luxevogels als ontwerpers die steunden op een atelier voor spiegels of steenhouwwerk waren verdwenen*" (p. 102). De opheffing van de gilden had geen verandering gebracht in de structuur van het bouwvak. De verandering in het tekenonderwijs was belangrijk: naast het weer opbloeiende partikuliere onderwijs in de tekenkunst kwam ook het officiële onderwijs langzaam op gang. De jaren waarin de bouw was stilgevallen bleven er zoals voorheen voorbeeldprenten en tekeningen verschijnen. Jan van Straaten, "*de meest opzienbarende van de werkbazen*" bijvoorbeeld, was eerst lesgever en liet in 1812 en 1814 zulke werkjes verschijnen "*ten dienste van werkbazen, en in het bijzonder tot voorbeelden voor de jeugd, welke zich op de bouwkunde toelegt*". Zelf noemt hij zich "*timmerman en makelaar te Amsterdam*" (p. 102).

Het belang van deze bouwonderne-

mers mag tenslotte blijken uit de "*bijlage met aanvullende gegevens over bouwondernemers*" (p. 104-114) dat aan dit deel is toegevoegd en waarin niet minder dan 82 namen figureren.

Het tweede luik, het catalogusgedeelte van het boek is niet minder interessant. Het geeft zowel de bouw- als bewoningsgeschiedenis van de Amsterdamse panden in de collectie van de Vereniging, en is rijk geïllustreerd. Aan elk huis wordt ruim aandacht besteed: "*situatie en geschiedenis*" gaan beschrijving en reconstructie vooraf. Het is telkens in zijn straat of buurt gesitueerd, zodat het ook in de ontwikkeling van de stad historisch is geplaatst; men schetst de geschiedenis van het huis, van zijn eigenaars of bewoners en vermeldt het gebruik, de huur- of verkoopsom wat het huis meteen sociaal economisch situeert. De "*beschrijving en reconstructie*" brengt de materiële bouwgeschiedenis met achtereenvolgende aanpassingen en verbouwingen, inclusief de restauraties. Van elk huis krijgt men opmetingsplannen voor en na, waar nodig reconstructietekeningen (alles met dezelfde schaal), historisch iconografisch materiaal en foto's ook maar niet altijd van interieurs en achtergevels. Een zelfde royale behan-

deling kreeg trouwens ook de illustratie bij het eerste deel. Uiterst interessant is tenslotte dat men waar dit voorhanden is ook archivalisch materiaal van het pand publiceert: bestekbeschrijvingen of bewaarde boedelbeschrijvingen, soms zelfs met de toen geschatte venale waarde erbij. Geografisch is elk huis gesitueerd op de stadsplattegrond, afgedrukt op de binnenzijde van de uitklapbare flap. Zoals elk boek dat zich respecteert is er een register voor zaken, personen (volgens hoedanigheid ingedeeld) en plaatsnamen.

De auteurs verliezen van ons wel een punt op een heel ander terrein: waarom heeft een Nederlandse tekst het over de "Place Royale" in Brussel (p. 92, 98 en 374). Het blijkt maar niet tot onze noorderburen te willen doordringen dat de meerderheid in dit land hun taal spreekt en dat de hoofdstad Brussel tweetalig is. Daarnaast heeft men het over het paleis van "stadhouder Karel van Lorraine" (p. 92); de naam van de gouverneur-generaal van de Oostenrijkse Nederlanden is in het Frans Charles de Lorraine, wat vertaald Karel van Lorreinen of Karel van Lotharingen is.

Verder spijt het ons dat er geen aandacht is besteed aan terminologie. Het gebruik van "kistenmaker – kastenmaker – schrijnwerker" onder meer vraagt enige verduidelijking: zijn het strikte synoniemen of is er een nuancering, hoe heet dit ambacht in archiefteksten bijvoorbeeld en hoe evolueert het? Helemaal onbegrijpelijk vinden we het feit dat de auteurs afstappen van het gebruik van de term 'zaal' voor wat de kern van het woonhuis is en vanwaaruit alle huisonderdelen zich ontwikkelden. Ze vervangen het door het omslachtige 'het huis in het huis'. De argumentatie is de volgende "de kern van de huizen in Noordwest-Europa heeft geen oude naam en moet zijn aangeduid met het vrijwel onbegrensde begrip 'huis'. In de jongere literatuur is dit element wel de 'zaal' genoemd. In het huidige spraakgebruik denken we bij dit woord aan een ontvangst- of feestzaal. Daarom duiden we deze ruimte thans aan als het 'huis' in het huis (p. 18). Absurder kan moeilijk: een bestaand, door iedereen begrepen en te plaatsen eenvoudig woord vervangt men door een zelf geconstrueerde kronkel. Het woord "saal" komt ook in Vlaanderen in archiefteksten voor (zelfs in Franstalige kwintanties troffen wij sael

aan), wat vast niet het geval is voor "het 'huis' in het huis". Ook 'huis' heeft trouwens meerdere betekenissen, en voor elk woord in dat geval geldt toch dat de context duidelijkheid schept. De jongere literatuur waarnaar in de geciteerde passage wordt verwezen is notabene de 'oude Meischke en Zantkuijl' die voor zover we weten het woord 'zaal' in de betekenis van 'oervertrek' in het huis ruim ingang liet vinden. Bovendien, ook het Engels "Hall" (de equivalent van zaal) draagt meer dan één betekenis, maar wordt daarom nog niet buiten gebruikt gesteld.

Deze paar opmerkingen zijn echter van weinig betekenis in vergelijking met de weldaad die deze uitgave is.

Het is een boek om blij mee te zijn, niet enkel voor de lectuur, het kijkge-not is evengroot. De illustraties, hoewel alleen zwart-wit zijn zo interessant dat men zich af en toe betere ogen zou wensen of grotere afbeeldingen om het plezier te vergroten. De Vereniging viert haar jubileum met stijl en wist auteurs, vormgever, drukker, en uitgever van hetzelfde niveau te vinden.

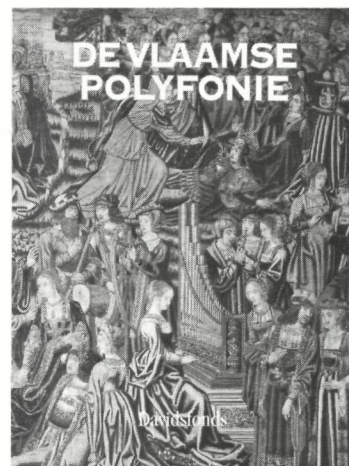
Chris De Maegd

Meischke R., Zantkuijl H.J., Raue W., Rosenberg R.T.E.E., *Huizen in Nederland: Amsterdam. Architectuurhistorische verkenningen aan de hand van het bezit van de Vereniging Hendrick de Keyser*, Zwolle - Amsterdam, Waanders - Vereniging Hendrik de Keyser, 1995, 375 p., ill.

DE VLAAMSE POLYFONIE

Dat 'Fiamminghi' niet alleen sloeg op de vertegenwoordigers van de beeldende kunsten, maar ook op de componisten is nu wel bekend. De Vlaamse Polyfonisten stonden zeker zo hoog aangeschreven als de Vlaamse primitieven. Nooit kende de muziek uit de Nederlanden een grotere uitstraling dan in deze vijftiende en zestiende eeuw.

Het Davidsfonds/Eufoda sloot zopas de voortreffelijke reeks met opnames af met de laatste drie CD's, gewijd aan Josquin des Prez, Johannes Ockeghem en Guillaume Dufay. Voor de prachti-



ge uitvoeringen tekenen de Capella Sancti Michaelis en het Currrende Consort, onder leiding van Erik van Nevel.

De polyfonisten waren actief in verschillende genres, waarbij de vocale muziek centraal staat maar ook het instrumentaal werk verrassend mooi is. Het grootste gedeelte wordt ingenomen door de religieuze composities, omdat de Kerk in die periode groten-deels het culturele leven bepaalde, maar ook de profane muziek is rijk vertegenwoordigd.

Zeer verhelderend is het bijhorend boekwerk onder dezelfde titel, geschreven door Ignace Bossuyt in een heldere en overzichtelijke taal. Hij belicht de Vlaamse Polyfonie vanuit verschillende hoeken: de bredere sociale en culturele omgeving waarin deze muziek tot stand kwam, de verschillende genres en het oeuvre van de diverse componisten. Het boek is prachtig geïllustreerd met prenten, miniaturen en schilderijen uit die tijd, waarbij vooral de schoonheid van de handschriften met muziekpartituren opvallen.

Marjan Buyle

De CD-opnames zijn apart verkrijgbaar aan 795 BF of in een reeks met bijhorende geschenkkoffer en het boek van I. Bossuyt aan 7.995 BF.

Uitgeverij Davidsfonds/Eufoda te Leuven, 016/22.18.01.

Tentoon- stellingen

JAN PIETER VAN BAURSCHEIT DE JONGE

In 1995 is het tweehonderdvijftig jaar geleden dat architect Jan Pieter van Baurseheit de Jonge de bouw van het Lierse Stadhuis voltooide. Om dit feit te herdenken, organiseren het Lierse Stadsbestuur en het Liers Genootschap voor Geschiedenis een overzichtstentoonstelling van het architectonisch oeuvre van deze Antwerpse architect, in het Stedelijk Museum Wuyts-Van Campen en baron Caroly van 16 september tot 12 november.

Jan Pieter van Baurseheit de Jonge (1699-1768) was de zoon van de Antwerpse beeldhouwer Jan Pieter van Baurseheit de Oude (1669-1728). Al in 1712 werd hij opgenomen in de Sint-Lucasgilde. Tot 1728 blijkt hij nauw samengewerkt te hebben met zijn vader, die hem vermoedelijk ook inwijdde in de praktische aspecten van de architectuur.

In tegenstelling tot Gent, waar rococo-hotels in een periode van economische expansie het stadsbeeld veroverden, bleef deze frivole bouwstijl te Antwerpen beperkt tot incidentele, zij het niet minder fraaie verwezenlijkingen. Des te markanter is de figuur van Jan Pieter van Baurseheit de Jonge, die het architectuurbedrijf in de Antwerpse regio omstreeks het midden van de 18de eeuw haast tot een eenmanszaak maakte. Toch vinden we zijn vroegste werken in Zeeland, waar hij in de jaren 1730 enkele patriërshuizen en buitenplaatsen ontwierp zoals het betreunde Van Dishoeckhuis te Vlissingen, dat nog in 1985 in pijnlijke omstandigheden ten onder ging. Door het contact met de noordnederlandse barokarchitectuur en met name het werk van de Franse architect Daniël Marot, met wie hij samenwerkte voor het Haagse huis Huguetaan, ontwikkelde hij een eigen variant van de classicerende laat-barok en het rococo. De drukke bouwbedrijvigheid

in Holland en Zeeland, verhinderde hem niet om op hetzelfde moment eveneens in Antwerpen en wijde omgeving bedrijvig te zijn. Vooral het Stadhuis van Lier vormt een schakel tussen de vroegste realisaties, en de reeks imposante stadspaleizen van de families van Susteren en du Bois die van 1745 af in de Scheldestad werden opgetrokken. Het voormalige Koninklijke Paleis en het Osterriethuis op de Meir, en het kasteel "Sorgvliet" in Hoboken behoren tot de hoogtepunten uit zijn oeuvre. Zijn laatste belangrijke schepping, het huis Van de Perre in Middelburg, markeert de overgang naar het opkomend classicisme.

Op de tentoonstelling worden, naast foto's van de gebouwen die hij ontwierp, ook originele architectuurtekeningen, schetsen, schilderijen en prenten geëxposeerd. De opstelling volgt de chronologie en de evolutie van zijn architectuur vanaf 1730 tot kort voor zijn dood in 1768.

Documenten en tekeningen uit voorafgaande jaren illustreren zijn samenwerking met vader Jan Pieter de Oude, als beeldhouwer en als architect.

Naar aanleiding van deze tentoonstelling verschijnt een monografie over het leven en werk van Jan Pieter van Baurseheit de Jonge, als vierde jaarboek in de reeks "*Lira Elegans*". Auteur is Frans Baudouin, ere-conservator van de Kunsthistorische Musea van de Stad Antwerpen. Deze brengt een nauwkeurige chronologie van het oeuvre, waaraan enkele niet eerder bekende scheppingen konden worden toegevoegd, en poogt de betekenis van zijn architectuur in een Europese context te verduidelijken.

Vermelden we tot slot dat ook het Westfälisches Landesmuseum te Munster deze zomer uitpakte met een gelijkaardig project rond Johand Conrad Schlaun, auteur van onder meer het Kasteel Augustusburg te Brühl bij Bonn. Ook deze architect realiseerde een opmerkelijk rococo-oeuvre, in de Europese periferie van het Parijs' epicentrum.

Jo Braeken

Tentoonstelling
Museum Wuyts-Van Campen en
baron Caroly - F. Van Cauwen-
bergstraat 14 te 2500 Lier.
03/489.11.11. toestel 278
van 16 september tot 12 november
1995 van 10 tot 12 uur en van
13u30 tot 17u30
gesloten op maandag en vrijdag
geleide bezoeken (maximum
25 personen) na reservering
Publikatie
vierde jaarboek "*Lira Elegans*".
Prijs 850,-fr. één toegangsticket
inbegrepen. Ook verkrijgbaar door
overschrijving van 850,-fr. + 100,-fr
verzendingskosten op rekening-
nummer 068-2019508-92 van het
Liers Genootschap voor
Geschiedenis

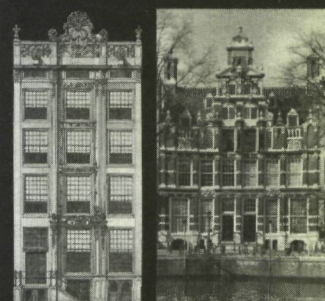
VAN REALISME TOT SYMBOLISME - DE BELGISCHE AVANT- GARDE 1880-1900

De zomertentoonstelling van de Stichting Sint-Jan te Brugge is gewijd aan een boeiende periode uit de Belgische kunstgeschiedenis, al wordt deze internationaal nog niet volledig onderkend. Monet, Cézanne en Van Gogh zijn wereldwijd bekend, maar in dezelfde periode waren in de jonge Belgische natie kunstenaars actief die weliswaar enige Franse invloed ondergingen, maar in feite resoluut een eigen originele weg insloegen.

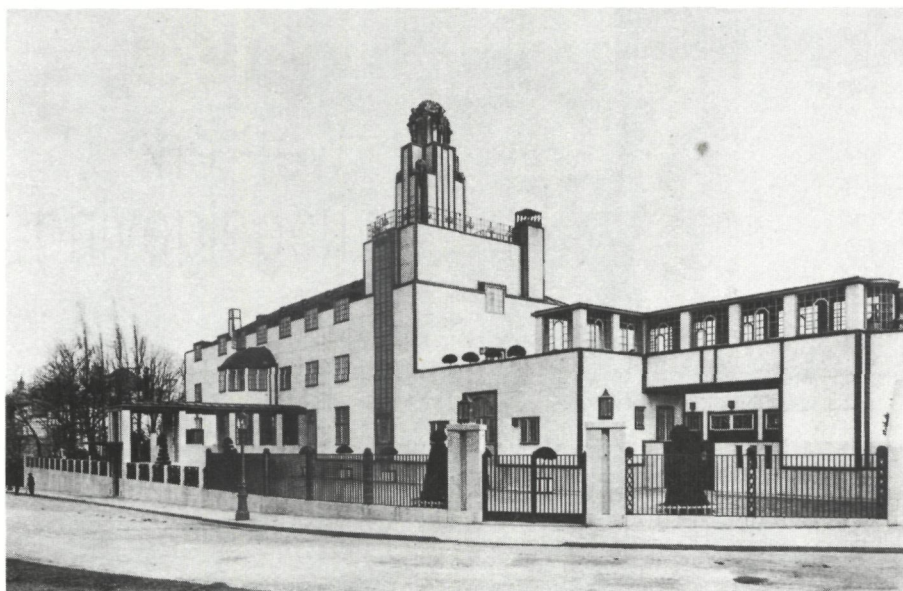
Félicien Rops
(1833-1898)
La Dame au Pantin
1887 - kleurpotlood,
akwarel, pastel
60 x 41
Coll. Babut du Mares
(foto H. Maertens)

HUIZEN IN NEDERLAND

Amsterdam



Architectuurhistorische verkenningen
aan de hand van het bezit van
de Vereniging Hendrick de Keyser



Jozef Hoffman
(1870-1956)
Het Stoclethuis,
Tervurenlaan 281
te Sint-Pieters-Woluwe
(Brussel), 1905-1911.
Gezicht van de voor-
gevel.

Deze tentoonstelling werd grotendeels overgenomen van de Londense Royal Academy, waar deze werken vorig jaar te zien waren. Hier in Brugge werden echter enkele thema's toegevoegd, die het geheel meer diepgang en volledigheid geven. Opvallend is de sectie over de gelijktijdige architectuurstromingen, uitgewerkt door de *Archives d'Architecture Moderne* te Brussel.

De jaren 1880-1910 waren een bijzonder vruchtbare periode uit de architectuurgeschiedenis. Het academisme wordt nagenoeg volledig verlaten voor een vrije nieuwe stijl, waarbij vormen uit het verleden worden verwerkt. Vooral de renaissance en de barok

dienden als inspiratiebronnen. Gelijktijdig ontwikkelde zich een architectuur van ijzer en glas, oorspronkelijk bedoeld voor industriële gebouwen, maar al vlug uitwaaiërend naar andere bouwvormen: warenhuizen, scholen, uitbouwen aan woonhuizen ...

Gelijklopend met de emancipatie van de arbeiders, zoals deze ook in de schilderijen van Eugène Laermans tot uiting kwam, werden 'sociale' bouwwerken opgericht zoals het Volkshuis van Horta en de tuinwijken binnen de stad.

De internationale doorbraak kwam echter pas in 1893 met de Art Nouveau, waarbij de architectuur en de

decoratieve kunsten tot een prachtige symbiose kwamen.

In de schilderkunst zien we een proliferatie aan kunststijlen, waaronder het expressionistisch naturalisme en het Frans geïnspireerde impressionisme en pointillisme.

Op het einde van de eeuw ontplooit zich het Symbolisme, waarvan James Ensor, Fernand Khnopff en Henry van de Velde belangrijke protagonisten zijn.

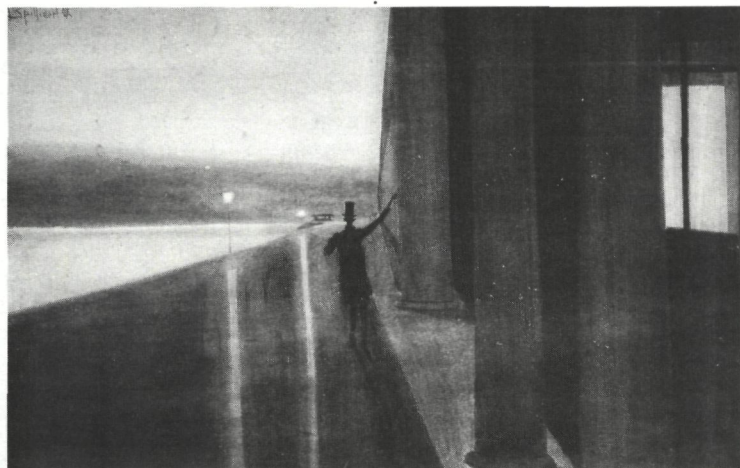
James Ensor en Théo van Rysselberghe waren drijvende krachten van de kunstbeweging *Les XX*, die later omgevormd werd tot *La Libre Esthétique*. Onder invloed van de Engelse Arts and Crafts verschoof het zwaartepunt naar de decoratieve kunsten.

Marjan Buyle

De tentoonstelling loopt in het kunstcentrum Oud Sint-Jan in het Sint-Janshospitaal te Brugge, van 8 juli tot 15 oktober 1995. Speciaal arrangement van de NMBS (350 BF, toegang en treinreis inbegrepen).

VLAANDEREN EN CASTILLA Y LEON - OP DE DREMPEL VAN EUROPA

In het prachtige kader van de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal van Antwerpen loopt dit najaar een tentoonstelling, die de verbondenheid en het gemeenschappelijk verleden van Vlaanderen en de Spaanse streken illustreert. Toen Karel van Gent in 1516 uitgeroepen werd tot koning van Spanje, werden namelijk de economische, politieke en culturele contacten gelegd waarmee een begin was gemaakt met de staatshuwelijken tussen de kinderen van Isabella en Ferdinand, de zogenaamde 'Reyes Católicos', de Katholieke Koningen, en die van Keizer Maximiliaan van Oostenrijk en Maria van Bourgondië. De handelsbetrekkingen tussen de steden Burgos, Medina del Campo en Valladolid met Brugge en later met Antwerpen waren zeer intensief.



Léon Spilliaert
(1881-1946)
La Nuit
1908 - oostindische
inkt, lavis, blauw pastel
op papier, 48 x 63 cm
Gemeentelijk Museum,
Elsene,
depot Belgische Staat

Niet enkel gebruiksgoederen werden verhandeld, maar ook culturele objecten werden uitgewisseld: schilderijen, handschriften met miniaturen, wandtapijten, sculpturen.

De tentoonstelling is opgesteld in verschillende thematische 'kamers', te beginnen met een schets van de cultuurwereld van Castilla y León, die gekenmerkt wordt door de beïnvloeding van de diverse heersende godsdiensten: het Christendom, de islam en het jodendom. De versmelting van deze invloeden bracht de interessante mudejār-stijl voort.

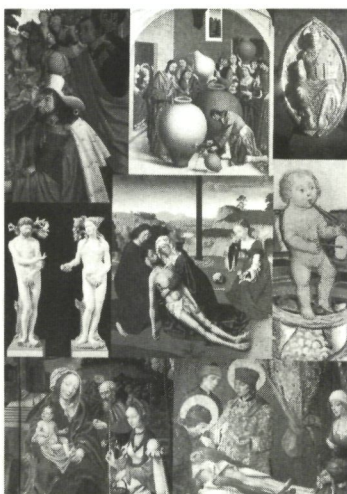
De tweede kamer verhaalt de aankomst van Keizer Karel in een voor hem onbekende wereld, waar hij zijn moeder Johanna van Castilië bezoekt in haar oosters paleis. De kunst van deze vijftiende eeuw is de afspiegeling van een interessante maar cruciale periode van de geschiedenis, waarbij afscheid genomen wordt van de middeleeuwen en de nieuwe tijden zich langzaam manifesteren. Terwijl de eenmaking van het Spaanse Rijk enerzijds en van de Nederlanden anderzijds nog maar pas gestalte kreeg, worden de grenzen van de wereld drastisch uitgebreid door de ontdekkingstochten van Columbus en andere wereldreizigers. Ook dramatische omstandigheden als de pestepidemieën en de opkomst van de moderne devotie, die stilaan de scholastiek zal verdringen, hebben de kunst en cultuur van deze periode getekend.

Personages als Erasmus waren via het Bourgondisch Hof tot in Castilië bekend en ook de Vlaamse Polyfonisten genoten in die periode Europese faam.

Ook de grote mystiekers als Ruysbroek, Jan van het Kruis en Teresa van Avila hebben hun stempel op deze periode en op het kunstgebeuren gedrukt.

Naast handschriften met prachtige miniaturen kwam ook stilaan de boekdrukkunst op, met als meesterstuk de polyglotte bijbel van Plantijn die geacht werd door de spiritualiteit de conflicten van de toenmalige samenleving te kunnen overtreffen.

We kijken ook even binnen in de weelde van de Vlaamse woonhuizen en bewonderen de luxe van de kledij, de verscheidenheid aan haartooien en sieraden, zoals we deze uit de geschilderde bronnen kennen.



Dit vormt een groot contrast met de sobere leefwereld van de castillaanse maatschappij, zoals ze op de schilderijen van Berruguete verschijnt.

De laatste 'kamer' beschrijft de geschiedenis van Vlaanderen en Castilla y León, die niet altijd even harmonisch verliep. Toch zijn er periodes geweest van intense en vruchtbare samenwerking en uitwisseling. Er ontstond zelfs een gemeenschappelijke stijl, die met 'hispano-flamenco' aangeduid wordt. Grote namen als Juan de Flandes, Jacob van Laethem, Pieter van Coninxloo en later Ambrosius Benson zijn de tenoren van deze stijlrichting, maar daarnaast waren er nog talrijke kleinere meesters actief. Niet alleen de schilders werden 'geëxporteerd', maar ook de schilderijen zelf. Castilië werd zo tot op heden ten dage een schatkamer van Vlaamse kunst.

Marjan Buyle

De tentoonstelling loopt van 16 september tot 10 december 1995 in de Onze-Lieve-Vrouwekathedraal te Antwerpen. Maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van 10 tot 18 uur, woensdag nocturne tot 21 uur, zaterdag van 10 tot 15 uur en van 18 tot 21 uur en zondag van 13 tot 16 uur.

Alle inlichtingen op het secretariaat van de tentoonstelling 03/ 233.34.68. Toegangsprijs: 250 BF.

Wet- en Regelgeving

BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VAN 29 SEPTEMBER 1994 TOT HET INSTELLEN VAN EEN ONDERHOUDSPREMIE VOOR BESCHERMD MONUMENTEN.

(Belgisch Staatsblad 25.01.1995)

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten, inzonderheid op artikel 11, § 9;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting, gegeven op 28 september 1994;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wetten van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat werken en werkzaamheden uitgevoerd met het oog op het voorkomen van het verval van beschermde monumenten een belangrijke bijdrage kunnen leveren voor de instandhouding van het cultureel erfgoed;

Overwegende dat door tijdig onderhoud in belangrijke mate, ingrijpende en dure werken tot herstel en restauratie van beschermde monumenten kunnen worden beperkt of vaak kunnen worden vermeden;

Overwegende dat het besluit van de Vlaamse regering van 16 september 1992 tot het instellen van een onderhoudspremie voor beschermde monumenten, waarvan de uitwerking beperkt is in de tijd, moet worden vervangen door een nieuw stelsel;

Overwegende dat het derhalve dringend noodzakelijk is om werken en werkzaamheden tot voorkoming van verval en tot onderhoud van het cultureel erfgoed aan te moedigen en financieel te ondersteunen;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. Binnen de perken van de begrotingskredieten kan de Vlaamse regering een onderhoudspremie toekennen voor onderhoudswerken aan een beschermd monument.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

- 1° Vlaamse regering: de Vlaamse regering of haar gemachtigde;
- 2° Premienemer: de eigenaar of de houder van zakelijke rechten op het goed die de kosten van de werken draagt;

Art. 3. § 1. De volgende werken en werkzaamheden kunnen als onderhoudswerken in aanmerking komen voor de toepassing van dit besluit:

- a) voor beschermde monumenten in het algemeen:
 - 1) het herstellen van dakschade, dichten en afdekken van lekken;
 - 2) het ontmossen van daken, het onderhouden en herstellen van dakgoten, afvoerleidingen en rioleringen;
 - 3) het treffen van maatregelen tegen ongunstige weersomstandigheden, tegen dierlijke vervuiling, en het aanbrengen van duivenwering;
 - 4) het vervangen van gebroken of gebarsten ruiten;
 - 5) het treffen van maatregelen tegen brand, diefstal, moedwillige of toevallige beschadiging, blikseminslag en waterschade;
 - 6) het bestrijden van houtworm, schimmel-, zwam- en vocht aantasting;
 - 7) het schilderen, vernissen, bepleisteren en voegen;
 - 8) het onderhouden en herstellen van muren, balken, zuilen en metselwerk;
 - 9) het herstellen van deuren, ramen, luiken, poorten, gootconstructies, beslag, hang- en sluitwerk;
 - 10) het reinigen, ontmossen, hydrofuger, verhard en het behandelen tegen opstijgend vocht van muren en andere constructieve elementen evenals alle andere behandelingen met waterwerende en materiaalversterkende producten;
 - 11) het afdekken en beschermen van

vriesbarstige beeldhouwwerken, architectuurelementen en sierobjecten;

- 12) het verstevigen van funderingen;
- 13) het treffen van dringende maatregelen om de stabiliteit tijdelijk te verzekeren;
- 14) het treffen van maatregelen tegen corrosie, aftakeling en ontarding van materialen evenals het vervangen van verbindingssloten;
- 15) het onderhouden, herstellen en aanbrengen van beschermings- en afwerkingslagen, zoals vergulden, vertinnen en verzilveren;
- 16) het onderhouden, herstellen, vervangen of aanbrengen van de nodige voorzieningen voor de toegankelijkheid met het oog op onderhoud en beveiliging, zoals loopbruggen, zoldertrappen en -ladders, dakluiken, ladder- en klimhaken.

b) voor beschermde monumenten met een waardevol interieur en/of waardevolle elementen in dat interieur, tevens:

- 1) het onderhouden en herstellen van elektrische en verwarmingsinstallaties: beveiligingssystemen, lichtinstallaties, klimaatregelingen met het oog op het onder controle houden van temperatuur en vochtigheid, en van andere technische voorzieningen zoals branddetectie-, brandbeveiligings- en -bestrijdingssystemen;
- 2) het onderhouden van waardevolle elementen, het fixeren en herstellen van verf- en afwerkingslagen;
- 3) het onderhouden en conserveren van de interieurdecoratie, beelden, schilderijen, wand- en plafondschilderingen, lambrizeringen, schrijnwerk, historische beschilderingen op waardevolle elementen, stucwerk, terracotta, zijde, leder, textiel en papier en van andere cultuurgoederen die onroerend zijn door bestemming;
- 4) het onderhouden van en uitvoeren van dringende herstellingswerken aan trappen, vloeren en zolderingen.

c) voor beschermde beiaarden, torenuurwerken en luiklokken, tevens:

- 1) het treffen van dringende maatregelen voor de stabiliteit en de veiligheid van de klokkestoel;
- 2) het onderhouden en herstellen van ophangingsassen, klepelbevestigingen en uurwerkgewichten;
- 3) het onderhouden en herstellen van elektrische leidingen en aandrijfmotoren;
- 4) de herstellingen aan uurwerk- en klokkenspelmechanismen die nood-

zakelijk zijn voor normaal gebruik;

- 5) het onderhouden en conserveren van wijzerplaten, wijzers en aandrijfmechanismen van torenuurwerken;
- 6) het onderhouden en conserveren van speelcabines, klokkenspelrommels en uurwerkkasten.

d) voor de beschermde orgels, tevens:

- 1) het onderhouden en conserveren van het orgel, inzonderheid van klavier, windlade, kast en windvoorziening;
- 2) het onderhouden, regelen en conserveren van de traktuur en de mechanieken;
- 3) het verhelpen van intonatieproblemen en het stemmen na reinigings- en onderhoudswerkzaamheden;
- 4) het herbelederen van blaasbalgen en het winddicht maken van windladen en -kanalen;
- 6) het conserveren en verstevigen van front- en binnenpijpen;
- 7) het vernieuwen van pulpeten, membranen en veren en het herstellen van roosters, brillen en ondersteuning.

e) voor beschermde wind- en watermolens, tevens:

- 1) het spieën van wiggen en sporrepot;
- 2) het vastzetten van scharnier- en draaipunten, kamsleutels, kammen, staven, prondelblokken en rijen;
- 3) het onderhouden, herstellen of regelen van wielen en waterraderen of van ander gaande werk met inbegrip van het gevlucht en van alle draaipunten of lagers;
- 4) onderhoudswerkzaamheden aan voor- en achterwaterloop.

f) voor beschermd industrieel erfgoed, tevens:

- 1) het onderhouden, herstellen of regelen van machines, werktuigen en hun toebehoren.

g) voor de als monument beschermde historische parken en bomen, tevens:

- 1) het onderhoud, het herstel en het beheer van historische park- en landschapsstructuren;
- 2) het onderhoud, het herstel en het beheer van historische bomen;
- 3) het heraanleggen, het ontslibben en het onderhouden van historische vijvers, vennen, wallen, dijken, poelen, grachten en waterlopen en het afvoeren van de vrijgekomen materialen;
- 4) het verbeteren van de waterkwaliteit en -beheersing en van de bodemstabiliteit en -kwaliteit;
- 5) het snoeien, knotten, leiden en verzorgen van bomen, struiken en hagen.

§ 2. Onderhoudswerken zijn de werken en werkzaamheden die de Vlaamse regering als zodanig aanmerkt met het oog op het voorkomen van verval, de dringende instandhouding en het onderhoud van een beschermd monument en/of zijn waardevolle elementen.

Art. 4. Onderhoudswerken aan beschermde onroerende goederen of gedeelten van een onroerend goed bestemd voor onderwijs zoals bedoeld in artikel 127, § 1 van de Grondwet vallen buiten het toepassingsgebied van dit besluit. De premie is evenmin van toepassing op goederen die eigendom zijn van de Staat, de Gemeenschappen en Gewesten en van de openbare instellingen die onder hun toezicht staan.

Art. 5. Om in aanmerking te komen voor een onderhoudspremie moet de premienemer de volgende verbintenissen onderschrijven:

- 1° de globaliteit van de onderhoudswerken waarvoor de premie is toegekend uit te voeren vóór 1 oktober van het jaar na de toekenning van de premie;
- 2° alle meer- en bijwerken, boven de raming, te zijnen laste te nemen evenals de prijsverhogingen die het gevolg zijn van de stijging van lonen en materialen;
- 3° binnen de acht dagen bij de Vlaamse regering melding te maken van ernstige schade veroorzaakt door feiten buiten de verantwoordelijkheid van de premienemer zoals natuurrampen, diefstal, vandalisme en andere gevallen van overmacht;
- 4° de op basis van een verzekeringscontract uitbetaalde schadevergoeding integraal te besteden aan het herstel van het monument en in geval niet tot herstel wordt overgegaan de schadevergoedingen, ten belope van de toegekende premie, af te staan aan het Vlaams Gewest;
- 5° jaarlijks op zijn kosten een technische nazicht te laten uitvoeren en daarvan verslag uit te brengen bij de Vlaamse regering.

Art. 6. De premie bedraagt 40 % van de uitgaven voor de onderhoudswerken die de 600.000 frank niet overschrijden. Voor het gedeelte van de uitgaven meer dan 600.000 frank, doch minder dan of gelijk aan 1.200.000 frank, bedraagt de premie 25 %. Voor het gedeelte van de uitgaven

boven de 1.200.000 frank wordt geen onderhoudspremie toegekend. Deze bedragen zijn te verhogen met de BTW voor zover die niet door de premienemer kan worden gerecupereerd.

De premie wordt vastgesteld op basis van de in artikel 8, § 2, 2° vermelde raming. Indien de werken in eigen beheer worden uitgevoerd komen enkel de kosten voor de levering van materialen en diensten in aanmerking. Een onderhoudspremie die kleiner is dan 50.000 frank wordt niet toegekend met uitzondering voor de uitgaven voor onderhoudswerken aan op zichzelf als monument beschermde bomen.

Art. 7. § 1. De onderhoudspremie kan niet met terugwerkende kracht worden toegekend voor werken die reeds beëindigd zijn of in uitvoering zijn vóór de toekenning van de premie.

§ 2. De onderhoudspremie kan noch geheel noch gedeeltelijk gecumuleerd worden met enige andere bijdrage van het Vlaams Gewest die dezelfde bestemming heeft als bepaald in dit besluit.

§ 3. Met toepassing van dit besluit kan jaarlijks slechts éénmaal een onderhoudspremie worden toegekend voor werken die het onderhoud beogen van een volledig monument of ten minste van een deel ervan dat op zichzelf een geheel vormt.

§ 4. Tijdens de uitvoering mag geen wijziging aangebracht worden aan de lijst van de goedgekeurde werken tenzij na goedkeuring door de Vlaamse regering. Indien dit aanleiding geeft tot verrekeringen in min en ingeval het eindbedrag der werken lager ligt dan de in artikel 8 § 2 bedoelde raming dan wordt de premie naar verhouding verminderd.

Art. 8. § 1. Om in aanmerking te komen voor de toekenning van een onderhoudspremie moeten de aanvragen in drievoud elk jaar uiterlijk op 1 oktober bij ter post aangetekend schrijven ingediend of tegen ontvangstbewijs afgegeven worden bij de respectieve buitendienst van het Bestuur Monumenten en Landschap van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

§ 2. De aanvragen moeten, behoudens de in artikel 5 vermelde verbintenissen, de volgende documenten bevatten:

- 1° een technisch verslag waaruit blijkt dat de onderhoudswerken verant-

woord zijn en het verval van het beschermd monument tegengaan;

- 2° een beschrijving en kostenraming van de werken of werkzaamheden met een voorstel van de wijze van gunning van de werken of het voorstel dat de werken in eigen beheer worden uitgevoerd, eventueel vergezeld van foto's en/of plans ter verduidelijking;
- 3° een onderhoudsplan voor het beschermde monument over een periode van vijf jaar;
- 4° een attest van de administratie van de BTW of een verklaring op erewoord die vermeldt dat BTW op de onderhoudswerkzaamheden niet kan gerecupereerd worden.

Art. 9. De Vlaamse regering onderzoekt of de in artikel 8 vermelde aanvraag al dan niet in aanmerking komt voor de toekenning van een onderhoudspremie en meldt dit binnen zestig dagen aan de premienemer.

1° Als het dossier voor goedkeuring in aanmerking komt geldt de datum waarop het volledige voor goedkeuring vatbaar dossier werd ingediend (dit is de datum van ontvangst bij de respectieve buitendienst van het Bestuur Monumenten en Landschap), als datum van de aanvraag.

2° Indien het dossier onvolledig is bevonden of de waarborgen voor een vakkundige uitvoering onvoldoende worden geacht, wordt dit eveneens binnen dertig dagen gemeld aan de premienemer met de vermelding dat, en in welke zin, het dossier moet worden aangepast om voor goedkeuring in aanmerking te komen.

3° De Vlaamse regering kent de onderhoudspremies toe in de volgorde waarin de voor goedkeuring vatbare dossiers worden ingediend en brengt de premienemer op de hoogte van de toekenning.

Art. 10. § 1. De onderhoudspremie wordt in éénmaal uitbetaald na voorlegging van facturen van zodra door de Vlaamse regering is vastgesteld dat de werken beëindigd zijn en volgens de regels van de kunst zijn uitgevoerd. De premienemer verwittigt de respectieve buitendienst van het Bestuur Monumenten en Landschap ten tijde van de datum van aanvang en van beëindiging van de werken en legt de voor voldaan verklaarde facturen in éénmaal voor.

§ 2. De verantwoordingsstukken voor het uitbetalen van de premie moeten uiterlijk op 1 oktober van het jaar na de toekenning van de premie in het bezit zijn van de respectieve buiten-dienst van het Bestuur Monumenten en Landschappen. Het gedeelte van de premie waarvoor op dat ogenblik geen verantwoordingsstukken zijn ingediend, vervalt.

§ 3. De krachtens dit besluit toegekende onderhoudspremie mag niet worden aangewend voor enig andere oogmerk dan dit waarvoor de premie werd verleend. Bij niet-naleving van deze bepaling en van de bepalingen vervat in artikel 5 wordt de premie vervallen verklaard door de Vlaamse regering en wordt overgegaan tot de terugvordering ervan, vermeerderd met de wettelijke interest.

§ 4. De brief waarbij de Vlaamse regering aan de premienemer mededeelt dat hem een premie voor onderhoudswerken aan een beschermd monument wordt toegekend, geldt tevens als vergunning voor het uitvoeren van deze werken overeenkomstig het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten.

Art. 11. § 1. Het besluit van de Vlaamse regering van 16 september 1992 tot het instellen van een onderhoudspremie voor beschermde monumenten wordt opgeheven.

§ 2. Voor de onderhoudspremies waarvoor de kredieten werden vastgelegd vóór het in werking treden van dit besluit, blijft het besluit van de Vlaamse regering van 16 september 1992 van toepassing.

Art. 12. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1994.

Art. 13. De Vlaamse minister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 29 september 1994

De minister-president van de Vlaamse regering,
Luc VAN DEN BRANDE.

De Vlaamse minister van Verkeer,
Buitenlandse Handel en Staatshervorming,
Johan SAUWENS.

DE ONDERHOUDSPREMIE VOOR BESCHERMEDE MONUMENTEN

In het Belgisch Staatsblad van 25 januari 1995 verscheen het Besluit van de Vlaamse regering van 29 september 1994 tot het instellen van een onderhoudspremie voor beschermde monumenten.

Dit besluit vervangt het besluit van 16 september 1992. Het besluit van 1992 introduceerde met de onderhoudspremie een volledig nieuw initiatief in de Vlaamse monumentenwereld.

Het opzet was dubbel: enerzijds door tijdig onderhoud voorkomen dat er op termijn grote en dure restauraties nodig zijn. Anderzijds laat de onderhoudspremie eigenaars toe om op een snelle en administratief eenvoudige wijze hoogdringende werken te laten uitvoeren met overheidssteun.

De eerste regeling gold op proef voor drie jaar. Met het nieuwe besluit wordt de onderhoudspremie vanaf 1995 een definitieve verworvenheid.

Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal onvolkomenheden in de eerste tekst te wijzigen of te verfijnen. De ervaring had immers geleerd dat we met de onderhoudspremie onvoldoende soepel konden inspelen op de behoeften. De procedure kon nog eenvoudiger. Het aantal gevraagde documenten kon nog verminderd worden.

Met de klantvriendelijkheid die de nieuwe Vlaamse administratie kenmerkt, werd de regelgeving aan de gebruiker aangepast en niet omgekeerd.

De voornaamste wijzigingen ten opzichte van het besluit van 1992 situeren zich op volgende vlakken:

- Vooreerst wordt in artikel 3 een zeer uitgebreide opsomming gegeven van werken die in aanmerking kunnen komen voor een onderhoudspremie. Hierdoor heeft zowel de aanvrager als de controlerende overheid een beter houvast.
- Een tweede belangrijke wijziging is het optrekken van het maximale premiebedrag. Waar dit voorheen 200.000,-fr. was, bedraagt de maximale premie voortaan 390.000,-fr. (eventueel nog te verhogen met de B.T.W.)

Art. 6 van het besluit stelt deze nieuwe bedragen vast. De berekening gebeurt op degressieve basis. De premie bedraagt 40 % op de eerste schijf van 600.000,-fr. van de werken en 25 % op de tweede schijf van 600.000,-fr. Het minimumbedrag van de premie blijft behouden op 50.000,-fr. behalve indien het gaat om als monument beschermde bomen.

- Nieuw is ook dat de onderhoudspremie voortaan jaarlijks opnieuw kan aangevraagd worden voor het onderhoud van een volledig monument of ten minste van een deel ervan dat op zichzelf een geheel vormt. Met dit laatste wordt bedoeld een deel van het monument dat op zichzelf een duidelijk aanwijsbare entiteit vormt. Bijvoorbeeld: elk afzonderlijk huis in een begijnhof of een vrijstaand wagenhuis naast het kasteel.

- Afgezien van een aantal kleinere aanpassingen in de te volgen procedure en het samen te stellen aanvraagdossier die voornamelijk tot doel hebben de ganse procedure zo vlot en eenvoudig mogelijk te houden is er op dit vlak nog één belangrijke wijziging te signaleren.

Voortaan kunnen de aanvragen elk jaar tot 1 oktober ingediend worden. De Vlaamse regering kan dan ook het ganse jaar door premies toekennen. De werken moeten uitgevoerd worden voor 1 oktober van het jaar volgend op de toekenning.

Een voorbeeld van procedure waarin alles ideaal verloopt: voor een premieaanvraag ingediend op 10 januari kan rond 10 maart een premie worden toegekend waarna de werken mogen starten. De premienemer legt eind april de facturen voor aan de inspecteur Monumenten en Landschappen, zodat medio mei het uitbetalingsdossier kan opgesteld worden;

Na de vereiste administratieve controles, kan de aanvrager in juli, zes maanden na zijn aanvraag, de premie op zijn rekening verwachten.

Patrick van Waterschoot

M&L CITAAT

*“Le patrimoine se reconnaît au fait que sa perte constitue un sacrifice
et que sa conservation suppose des sacrifices”.*

Uit : J.-P. Babelon en A. Chastel, La notion de patrimoine, 1980.

Erfgoed is herkenbaar aan het feit dat zijn verlies een opoffering vormt
en dat zijn behoud offers veronderstelt.

●



Deze prentbriefkaart geeft een goed totaalbeeld van het station

► Een vals plafond verbergt sinds de moderniseringswerken, aangevangen in 1953, de bovenste helft van de oorspronkelijke indrukwekkende loketenzaal. De beelden zijn van de hand van Gerard Van der Linden (foto O. Pauwels)

►► Het stucwerkplafond van de wachtzaal eerste klas was versierd met acht wapenschilden van provincies (foto O. Pauwels)

à Chatelineau par la vallée d'Acoz;

- de S.A. des Chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse;

- de S.A. des Chemins de fer du Nord de la Belgique.

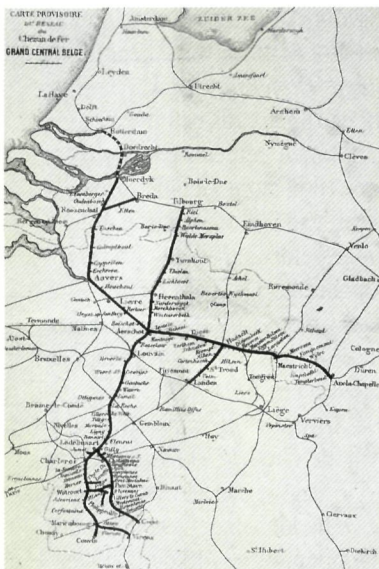
Oorspronkelijk hadden de respectievelijke netten van deze maatschappijen hun eigen exploitatie. Meningsverschillen rezen tussen de maatschappijen onderling en met de Belgische Staat inzake de verdeling van de transporten. Om hieruit te geraken en om tegelijkertijd een doeltreffende organisatie in het leven te roepen, die beter uitgerust zou zijn en voor een meer economisch rendabele exploitatie kon zorgen, werd oorspronkelijk voorgesteld om de maatschappijen volledig te laten versmelten. Nieuwe

problemen zorgden ervoor dat iedere maatschappij afzonderlijk bleef bestaan; de fusie werd beperkt tot de exploitatie. De Anvers-Rotterdam en de Est-Belge hadden op 28 september 1863 reeds een overeenkomst gesloten om hun lijnen gemeenschappelijk te exploiteren. Op 13 juni 1864 sloot zich de Entre-Sambre-et-Meuse hierbij aan, datum waarop de notariële akte werd opgesteld waarbij de Grand Central Belge werd opgericht. De Nord de la Belgique liet reeds haar lijnen exploiteren door de Anvers-Rotterdam. In 1871 liet de Est-Belge haar exploitatie over aan de Anvers-Rotterdam. Uiteindelijk kregen de Anvers-Rotterdam en de Est-Belge alle aandelen van de Grand Central in handen, in een verhouding 0,556/0,444, met uitzondering van de verbintenissen die ze hadden aangegaan met de twee andere maatschappijen of met derden, zij het afzonderlijk, zij het gemeenschappelijk.

Het spoorwegnet van de Grand Central Belge omvatte alzo:

- de lijnen van de Entre-Sambre-et-Meuse, die de gemeenschappelijke exploitatie hiervan had afgestaan aan de Anvers-Rotterdam en de Est-Belge, tegen betaling van een vaste huurprijs en een deel van de winsten van de Grand Central;
- de lijn Leuven-Waver-Fleurus-Givet en de aftakkingen te Lodelinsart, toebehorend aan de Est-Belge;
- de lijn Antwerpen-Aarschot-Hasselt, die toebehoorde aan de Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique, maar afgestaan werd aan de Anvers-Rotterdam, de verschuldigde sommen werden





► Netkaart van de Grand Central Belge uit 1868. De IJzeren Rijn van Antwerpen naar Mönchengladbach werd pas in 1879 in gebruik genomen en ontbreekt bijgevolg op deze kaart (verzameling auteur)

►► Spoorboekje uit mei 1868.

Dit dwarsprofiel toont in volgorde: het algemeen magazijn met het directiegebouw (I), het ijzermagazijn (II), de grote smidse (III), de opstelwerf (IV), het atelier met werktuigmachines (V - het enige grote atelier met een houten dakgebinte), het ketelhuis, het atelier voor het vernissen en schilderen van rijtuigen (VI) en de rijtuigenwerkplaats (VII), verbonden met de werkplaats voor goederenwagens (VIII) via een atelier met werktuigmachines (deel van een plan uit 1882 - archief N.M.B.S.)



vervangen door een overhandiging van aandelen en obligaties;

- vanaf 1867 de lijn Hasselt-Maastricht-Aken van de *Aix-la-Chapelle à Maestricht*, die al eerder de exploitatie afgestaan had aan de *Anvers-Rotterdam*; zowel de stations Templerbend als Marschierthor te Aken werden bediend.

- vanaf 1867 de lijn Landen-Hasselt, behorend aan de *Société de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt*, die de exploitatie overgedragen had aan de *Aix-la-Chapelle à Maestricht*, welke de exploitatie op haar beurt overgedragen had aan de *Anvers-Rotterdam*;

- de lijn Leuven-Herentals, toebehorend aan de *Nord de la Belgique*, die ze overliet aan de Onderlinge Maatschappij, welke de exploitatie toevertrouwde aan de *Est-Belge*;

- de lijn Turnhout-Tilburg, eveneens eigendom van de *Nord de la Belgique*, die ze afstond aan de Onderlinge Maatschappij, welke de exploitatie overliet een de *Anvers-Rotterdam*;

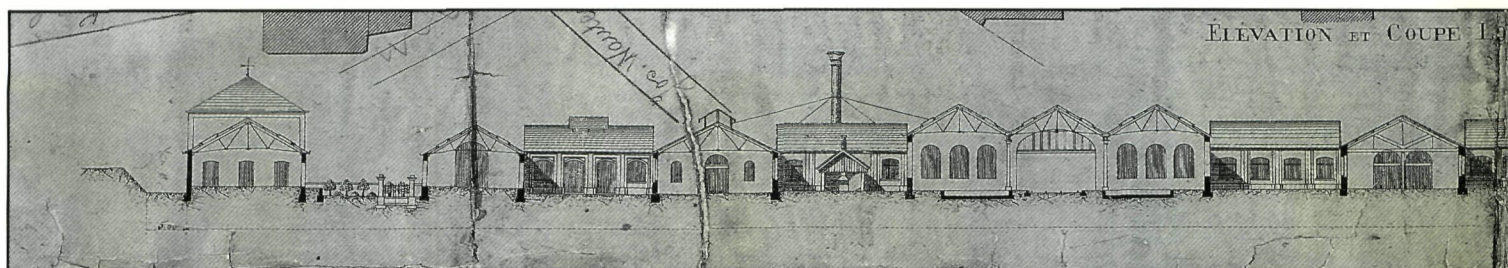
- vanaf 1879 de lijn Antwerpen-Duitse grens-Gladbach, toebehorend aan de *Anvers-Rotterdam* en de *Est-Belge*;

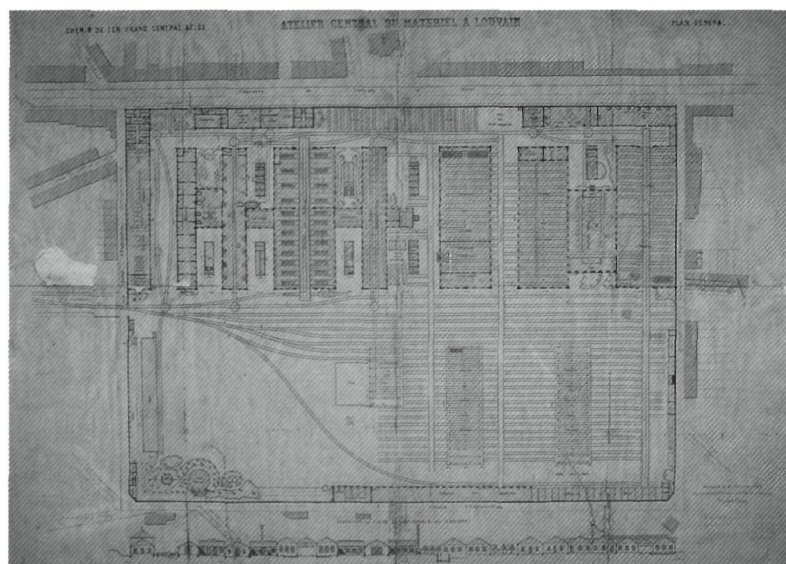
- de lijn Zichem-Scherpenheuvel, oorspronkelijk voorzien als Buurtspoorweglijn, maar aangelegd met normaalspoor en geëxploiteerd vanaf 22 januari 1894 door de *Grand Central Belge*. Het kapitaal voor de lijn werd onderschreven door de gemeente Scherpenheuvel, de *Grand Central* en de Staat (21).

Op 1 juli 1880 nemen de Belgische en de Nederlandse Staat het deel op hun grondgebied over van de lijnen naar Holland (Anvers-Rotterdam), met name de lijnen Antwerpen-Moerdijk en Roosendaal-Breda. Zo werd op dat ogenblik het net van de *Grand Central* herleid tot 611 km. In 1868 duurde de reis van Leuven naar Rotterdam ongeveer 6 uur: de Moerdijkbrug bestond nog niet en het traject Moerdijk-Rotterdam werd afgelegd per stoomboot, met buffet-restaurant! De lijnen Lier-Herentals en Herentals-Turnhout, beide toebehorend aan de *S.A. du chemin de fer de Turnhout*, geëxploiteerd door de *Anvers-Rotterdam* maar geen deel uitmakend van het *Grand Central*-net, werden in 1882 door de Staat overgenomen.

Volgens het verslag 1893-94 was G. Montefiore Lévi voorzitter van het bestuur; hij was tevens senator en voorzitter van de beheerraad van de *Anvers-Rotterdam*. Secretaris was J. Urban, directeur-generaal van de *Grand Central Belge*. Het exploitatiecomité bestond uit G. Montefiore Lévi (voorzitter), W. Austin, V. Stoclet, X. Neujean, J. Urban en A. Urban (secretaris).

Na het verstrijken van de overeenkomst, die voor 33 jaar gold, werd de *Grand Central* in 1897 door de Staat overgenomen, als gevolg van een wetsvoorstel van 11 mei 1897 dat op 22 juni aangenomen werd. Toch duurde het nog een jaar voordat de Staat ook de uitbating van alle lijnen voor haar rekening zou nemen. De *Grand Central Belge* nam een sleutelpositie in het Belgische spoorwegnet in doordat ze het trafiek vanuit Antwerpen naar Luxemburg en Duitsland beheerste. Dat het verzet tegen de overname door de staat vooral vanuit Antwerpse hoek kwam, hoeft ons niet te verwonderen. Hiermee was





Plattegrond van de Centrale Werkplaatsen opgemaakt onder leiding van Maurice Urban in 1882.

De gebouwen, weergegeven in het dwarsprofiel, kunnen hierop gesitueerd worden evenals de drie loodsen die niet in baksteen opgetrokken werden. Bemerkt links onderaan de watertoren, het waterbekken en de artesische put (archief N.M.B.S.)

echter de weg vrij voor een verdere eenmaking van het spoorweginet en grondige aanpassingen van het Leuvense spoorwegknooppunt (22).

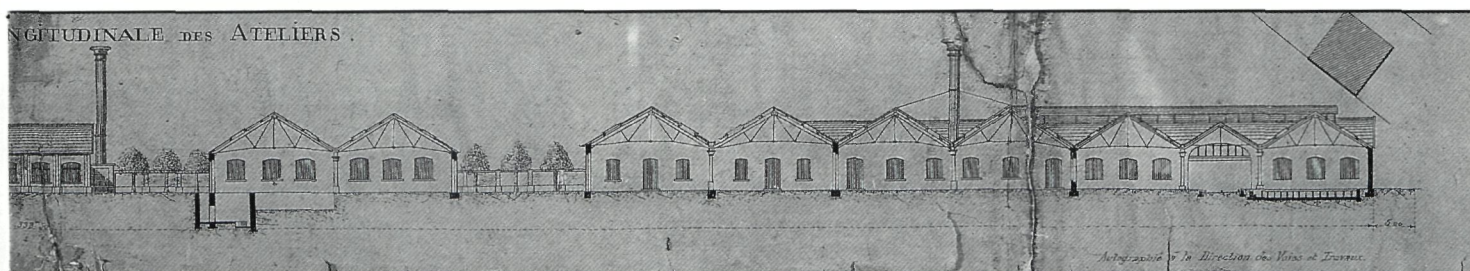
DE CENTRALE WERKPLAATSEN TE KESSEL-LO

Het oorspronkelijk complex

Achter het station van Leuven lag de aftakking naar de Centrale Werkplaatsen in Kessel-Lo, die in vele teksten ook aangeduid worden als de *Centrale Werkplaatsen te Leuven*. Men sprak rond 1870 al van een kleine industriële stad die langs de steenweg naar Diest in het nog bijna onbebouwde Kessel-Lo verrees op een oppervlakte van ongeveer 9 ha. Er waren toen 650 arbeiders tewerkgesteld voor de bouw en herstelling van locomotieven, rijtuigen, wagens en andere uitrustingen. Ook de bevoorrading van de stations gebeurde van hieruit. Het werd een geprezen leerschool voor bekwame vaklui. Deze werkplaatsen hadden een grote invloed op de evolutie van de urbanisatie in Kessel-Lo (23).

Iedere maatschappij had haar eigen werkplaatsen. Omwille van de rationalisatie werd door de *Est-Belge*, de *Anvers-Rotterdam* en de *Lierre-Turnhout* reeds op 25 maart 1863 bij notariële akte, vóór de oprichting van de *Grand Central Belge*, overeengekomen een grote werkplaats te bouwen te Leuven. De centrale ligging ten opzichte van hun lijnen en het lage loonpeil in het Leuvense waren belangrijke factoren bij de keuze van de vestigingsplaats. Bij de *Nord de la Belgique* werd hiervoor één miljoen frank geleend, terug te betalen in 90 annuïteiten van 62.500 frank. De gronden, gelegen te Kessel-Lo in het zogenaamde Lovensveld, werden vooraf door de Staat onteigend. Dit was heel begrijpelijk, gezien de intenties van de Staat om de ontwikkeling van het spoorweginet kracht bij te zetten. Bij Koninklijk Besluit van 22 juni 1863 verkreeg de *Est-Belge* het recht gebruik te maken van de terreinen. Het betrof landbouwgrond, waardoor twee wegen liepen (24). De Kleinen Witten Weg moest verdwijnen en de Vinkestraat moest verlegd worden: het eerste deel ervan komt overeen met de huidige Richard Valvekensstraat, dan volgde het traject de nieuwe Rondestraat, overeenkomend met de huidige Smidsestraat en de Karel Schurmansstraat. Het laatste deel van de Schurmansstraat ligt nog steeds op de plaats van de vroegere Vinkestraat. De Korten Weg werd onderbroken door het verbindingsspoor, het eerste deel werd de Rondestraat die aansloot op de huidige Werkhuizenstraat, het tweede deel werd een stuk van de Ernest Solvaystraat. De meeste gronden waren niet het bezit van landbouwers, wel van renteniers en personen met vrije beroepen. Vermoedelijk had de inplanting van het station de speculatie op gang gebracht!

De plannen voor de Centrale Werkplaatsen werden opgemaakt door Maurice Urban, de broer van directeur-generaal Jules Urban en van 1864 tot 1898 zelf directeur van de afdeling Tractie en Materieel. De werken werden uitgevoerd door de Leuvense aannemer Louis Bosmans. Deze bouwde met architect Pierre Van Bristom de stations en stelplaatsen langs de lijn Leuven-Charleroi. Bosmans was in



De twee rolbruggen
in de opstelwerf,
voor het verplaat-
sen van locomotie-
ven, werden vorig
jaar verschoot
(dia F.A. Cresens,
juni 1994)



Proefzaal voor
dieselmotoren,
toestand voor de
verschroting van de
rolbrug
(dia F.A. Cresens,
juni 1994)



Deze grote hal was achtereenvolgens ketelmakerij, tenderwerkplaats en motorenwerf, toestand juni 1994 (dia F.A. Cresens)

1866 zelf mede-oprichter en bouwer van de *Société en commandite A. Durieux et Cie*, die in 1875 omgevormd werd tot de *Société Anonyme des Ateliers de la Dyle* (25). Opvallend in de plannen van Maurice Urban was dat meteen een volledig complex voorzien werd, waar men alle noodzakelijke werkzaamheden kon uitvoeren. Er werd dus niet gekozen voor een stapsgewijze uitbreiding. Einde 1863 stonden de 8 grote ateliers al recht en in 1864 konden reeds herstellingen uitgevoerd worden. Het zou echter tot in 1868 duren voordat de werken voltooid waren (26).

De verdere ontwikkeling van de Centrale Werkplaatsen kunnen we volgen dank zij diverse grond- of liggingplannen waarover we beschikken (27).

De eerste reeks grote gebouwen werd opgericht op de helft van het terrein gelegen aan de kant van de Diestse steenweg. De andere helft werd grotendeels ingenomen door 24 sporen, waarvan aanvankelijk slechts zes rechtstreeks aansloten op het in een brede uitgraving gelegen verbindingsspoor naar het station. Sporen in de werkplaatsen konden bereikt worden via rolbruggen, die een zijdelingse verplaatsing mogelijk maakten of via een netwerk van sporen rond de gebouwen, dat via 9 draaischijven kon gebruikt worden. Alle grote ateliers stonden dus in de lengte noord-zuid gericht. In volgorde, beginnende van de kant naar het station toe, troffen we in 1869 aan:

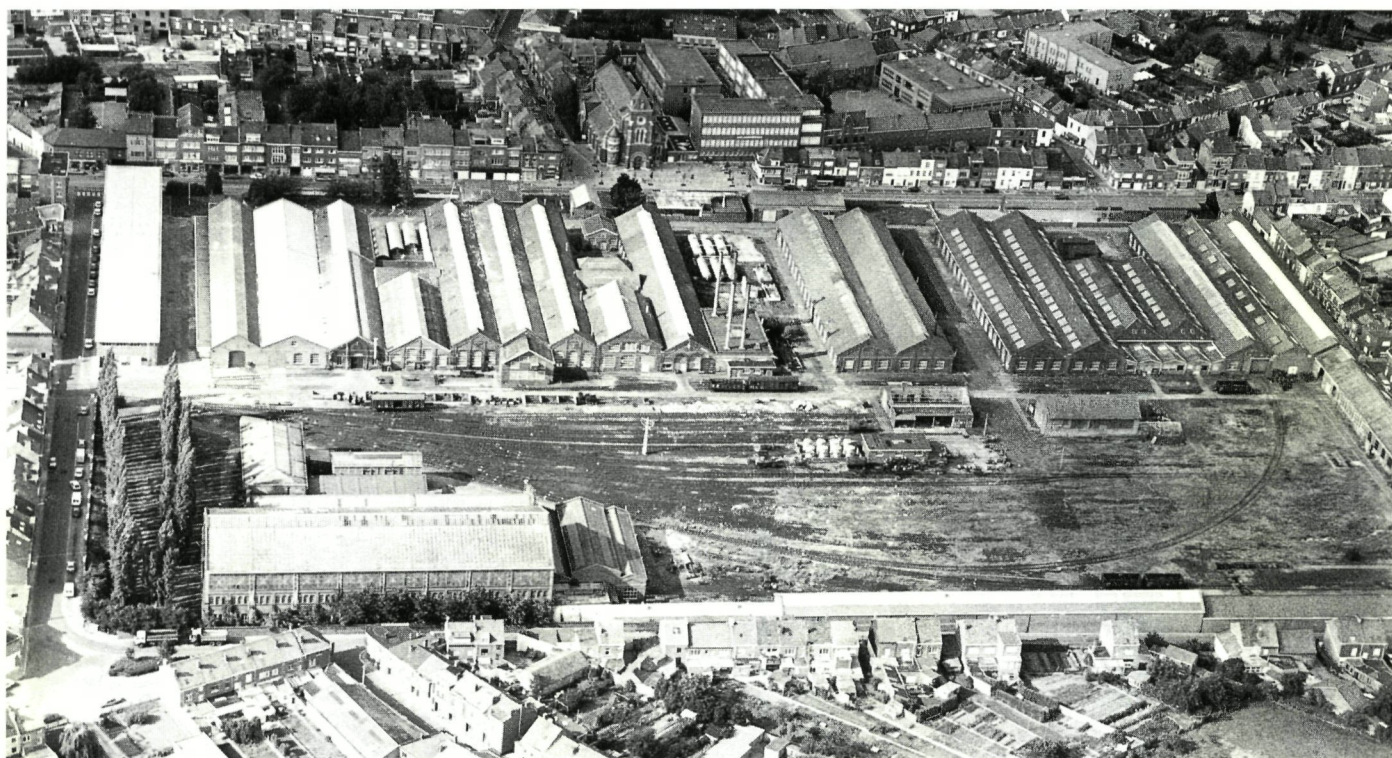
- het algemeen magazijn met op de hoek van de Diestsesteenweg het directiegebouw met burelen, dat later de directeurswoning zou worden (I);
- het ijzermagazijn (II);
- de grote smidse (III);
- de grote montagehal voor locomotieven, waarvan een deel ingenomen werd door de ketelmakerij. In deze hal waren in totaal 24 werkputten. Dit gebouw besloeg een ruimte die ongeveer even groot was als de twee vorige gebouwen met de tussenliggende tuin. Het was via een klein ajusteratelier met de smidse verbonden. Dit complex werd later de opstelwerf genoemd (IV);
- een atelier met draaibanken en werktuigen, eveneens door een klein ajusteratelier met de grote montagehal verbonden (V);
- een groot atelier voor het herstellen, vernissen en schilderen van rijtuigen (VI);
- een loods voor het onderbrengen van de te herstellen rijtuigen. Oorspronkelijk was deze loods niet in metselwerk opgetrokken, maar bestond ze vermoedelijk enkel uit een metalen constructie (VII);
- een werkplaats voor het herstellen van goederenwagens (VIII).

Tussen VII en VIII bevonden zich in open lucht nog opstelsporen voor te herstellen goederenwagens.



In het zuidoostelijk deel, aan het uiteinde van de sporenbundel stond reeds een inspectie-atelier voor goederenwagens, dat enkel via een rolbrug bediend werd. Langs de kant van de Diestse steenweg bevonden zich enkele kleine ateliers zoals een kopersmelterij en een kleine smidse. Het dak van alle gebouwen werd gedragen door ijzeren Polonceauspanten, met uitzondering van atelier V, dat een houten dakconstructie had op gietijzeren zuilen. Gietijzeren zuilen vonden we ook in de hallen IV, VI en VIII, ter ondersteuning van de Polonceauspanten.

In de loop van de tijd veranderde de functie van zeer vele gebouwen. Voortdurend werden kleine ateliers bijgebouwd. Tegenover hal VI werd in 1870 een tweede inspectie-atelier voor goederenwagens gebouwd, waar eveneens enkel via een rolbrug wagens konden aangevoerd worden. Op het terrein was een artesische put aanwezig. In 1871 werd de watertoren opgericht op de zuidwestelijke hoek en een atelier voor veringen nam een deel van de tuin in tussen II en III. Langs de zuidkant verscheen in 1872 een werkplaats voor het vervaardigen van dekzeilen, in 1873 aangevuld met een atelier uitgerust met stikmachines. De ketelmakerij verdween in 1874 uit de grote montagehal en werd ondergebracht in een



Recente luchtfoto van het volledige complex van de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo (foto R. Matthys)

voorlopig gebouw in de sporenbundel, naast de twee inspectie-ateliers. Omwille van het extra werk door de overname van de exploitatie van de lijn Antwerpen-Glabbeek, werden vanaf 1877 nog diverse kleinere ateliers bijgebouwd.

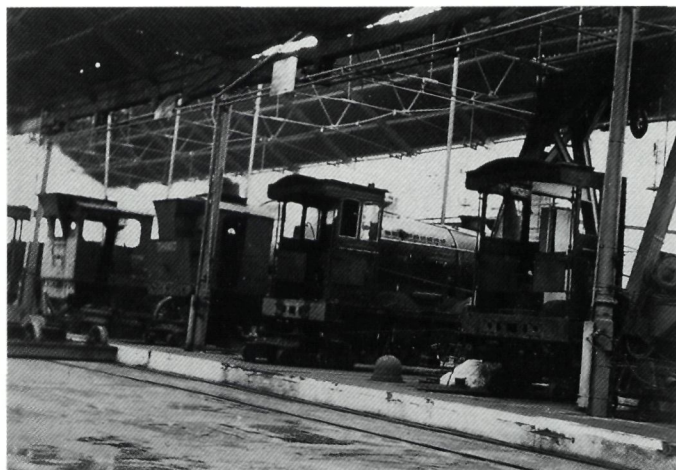
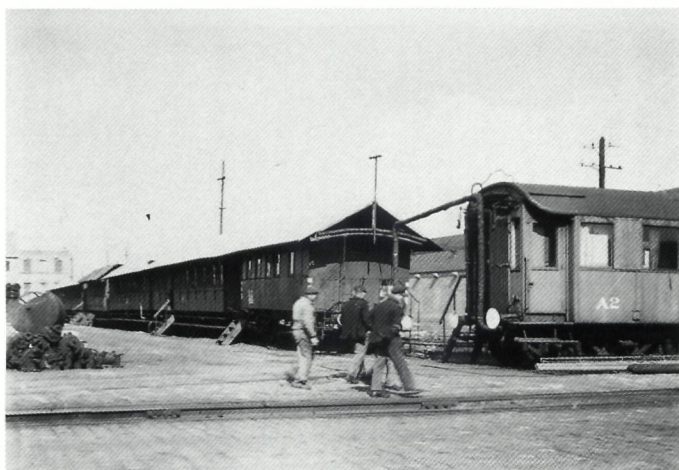
Op het plan van 1882 merken we dat hal VI volledig ingenomen werd voor het verven, vernissen en herstellen van de binnenbekleding van de rijtuigen. Hal VII was de werkplaats voor de rijtuigen geworden, de oppervlakte ervan werd verdubbeld, ijzeren zuilen droegen in het midden de dakconstructie. Tussen VII en VIII verscheen een groot atelier met werktuigmachines. Ook deze hal had een dubbel Polonceau-dakgebinte dat steunde op een rij ijzeren zuilen. Langs de randen van het terrein verschenen overal magazijnen, onder andere langs de zuidkant een houtmagazijn en een groot tijdelijk magazijn tussen de watertoren en hal I.

In 1886 werd op de plaats van het conciergehuisje, nabij de ingang aan het aansluitingspoor, een econoomat gebouwd met een bakkerij en een magazijn met voedingswaren. Brood en voedingswaren werden hier te koop gesteld voor het personeel van de *Grand Central*. We moeten dit situeren in de sociale context van die periode, waarin diverse coöperatieven opgericht werden (28). Het voorlopige magazijn was ondertussen verdwenen. Verder bemerken we op het plan van 1892 geen noemenswaardige veranderingen meer.

In 1868 waren er in de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo reeds drie stoommachines in bedrijf, met een vermogen van respectievelijk 5, 12 en 30 pk. In 1872 kwamen er nog twee bij, in 1873 één en in 1877 een gasmotor met een vermoedelijk vermogen van 2 pk. Volgens de nijverheidstelling van 1880 was er toen een totaal vermogen van 78 pk geïnstalleerd. In 1896 was in de werkplaatsen reeds een vermogen van 117 pk beschikbaar. In dat jaar werd ook een stoomhamer met een kracht van 1500 kg geïnstalleerd in hal III (29). De werkplaatsen te Kessel-Lo hielden zich hoofdzakelijk bezig met herstellingen van een zeer heterogeen locomotieven- en wagenpark. Van serieproductie was er geen sprake, er werd trouwens zeer weinig spoorwegmaterieel gebouwd. De bedrijfseconomische aspecten, de hiërarchische structuur en de sociale omstandigheden waren reeds het voorwerp van een uitgebreide studie (30).

DE EVOLUTIE NA DE OVERNAME DOOR DE STAAT

Gedurende de eerste 25 jaar na de overname van de *Grand Central Belge* door de Staatsspoorwegen veranderde er blijkbaar niet veel in de Centrale Werkplaatsen. Volgens een plan, goedgekeurd op 27 februari 1909, werd een nieuwe werkplaats voor



► Het kantoorgebouw werd bij de bombardementen van 1944 vernield. Rijtuigen werden tijdelijk als kantoor ingericht (verzameling R. Uytterhoeven)

►► Herstelling en onderhoud van stoomlocomotieven gebeurde in de opstelwerf (verzameling R. Uytterhoeven)

Bouw van de nieuwe ketelmakerij in 1920 met recuperatiematerialen afkomstig uit Hoboken (archief N.M.B.S.)

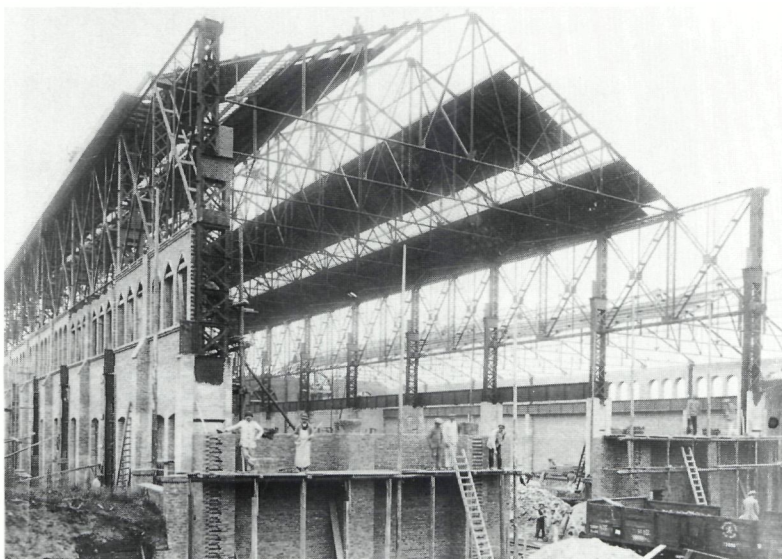
het opzetten en het opstuiken van wielen ingericht. Het is pas na de Eerste Wereldoorlog dat een nieuw complex op de zuidwestelijke hoek opgetrokken werd. Bij de bouw van de grote hal voor de nieuwe ketelmakerij en het ernaast gelegen atelier werd gebruik gemaakt van dakgebinten en steunelementen afkomstig van het *Arsenaal der Staatsijzerenwegen* te Hoboken dat in 1920 afgebroken werd.

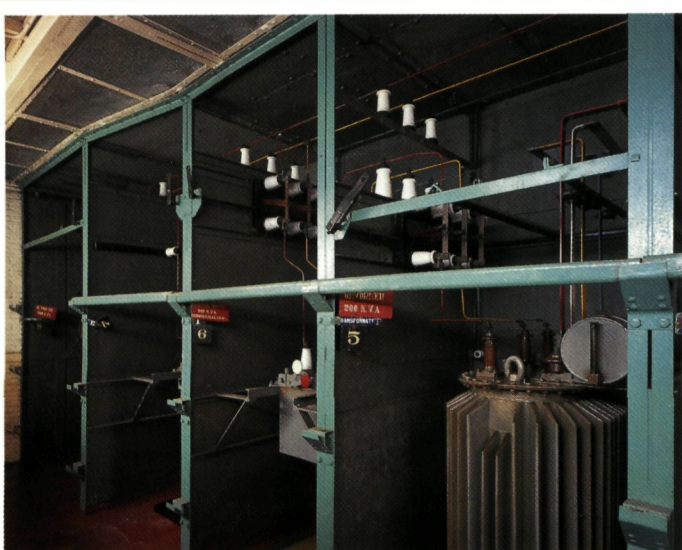
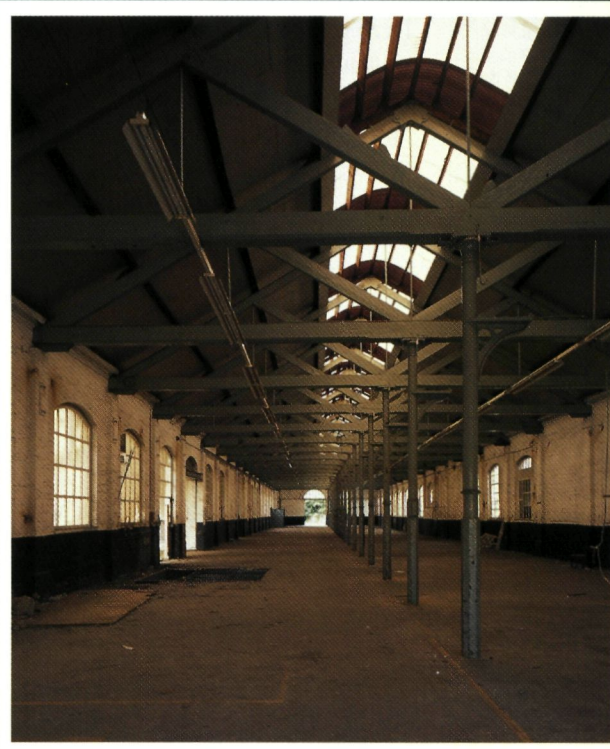
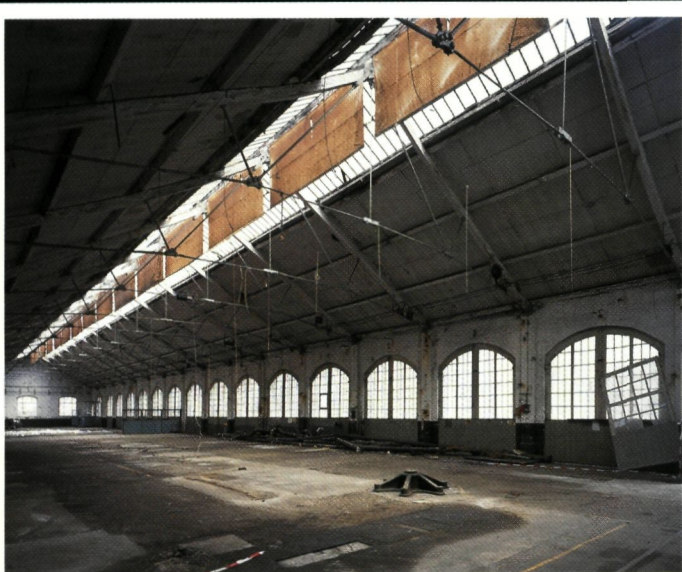
Deze gebouwen waren in 1907 door de Staatsspoorwegen overgenomen nadat de erin gevestigde bedrijven failliet gegaan waren (31). Plannen, goedgekeurd op 14 juni en 1 juli 1920, duiden precies de te recupereren onderdelen aan, met op het titelblad duidelijk de vermelding: "*Construction de la chaudronnerie de fer à l'Atelier Central de Louvain au moyen de fermes et de montants de remploi provenant de Hoboken*". De weergegeven gebouwen stemmen overeen met de te Kessel-Lo gebouwde hallen.

Bij de grote rolbrug onder het dak stond aangegeven: "*pont roulant à remettre en état par le service TM*". Dus was de rolbrug waarschijnlijk ook uit Hoboken afkomstig. De in Hoboken gerecupereerde steunelementen, die in feite het skelet van de hal vormen, werden in metselwerk ingesloten, zoals duidelijk blijkt uit foto's die tijdens de opbouw genomen werden.

De open ruimten tussen de diverse ateliers nabij de Diestsesteenweg waren intussen zo goed als opgevuld. De gevels die aan weerszijden van de grote opstelwerf (atelier IV) werden opgetrokken, vertonen een opvallende gelijkenis met de zijgevels van het deel van de locomotiefloods dat omstreeks 1920 werd bijgebouwd op de terreinen nabij het station. Een reeks van negen plannen uit 1923 heeft betrekking op een uitbreiding van de koperslagerij. Deze werken werden uitgevoerd door *L'Industrie, s.a. de Construction et d'Entreprises* uit Leuven (32).

Een liggingsplan uit 1931 leert ons dat de grote ketelmakerij intussen tenderwerkplaats geworden was; in het ernaast gelegen atelier stonden werktuigmachines en gebeurde de herstelling van pompen en kranen voor de luchtdrukremmen. Haaks hierop stonden drie kleinere gebouwen, die dienst deden als kleedkamer, pijpenwerkplaats en generatorenhal. Tegen de westgevel van de tenderwerkplaats, aan de kant van de Werkhuizenstraat, was een atelier met 7 werkputten gebouwd voor de installatie van pompen voor de luchtdrukrem. Het economaat deed nu dienst als magazijn en lokaal voor keuring. De grote werkplaats voor zeildoeken werd nu gebruikt voor het herstellen van remstukken. De voorlopige ketelmakerij was verdwenen, de sporenbundel was verder uitgebouwd, de twee





1	4	6	7
2	5		8
3			9

1. Nabij atelier VI bevinden zich nog een weegbrug en de enige overgebleven draaischijf met twee kaapstanders (foto O. Pauwels)
2. In atelier VI werden destijds rijtuigen hersteld en geverfd, ze konden langs de deuren op een rolbrug in open lucht of naar atelier VII gereden worden (foto O. Pauwels)
3. Hoogspanningscabine nabij de motorenwerf (foto O. Pauwels)



4. Een smidse in atelier VI (foto O. Pauwels)

5. Hal V heeft een houten dakgebinte, rustende op gietijzeren zuilen (foto O. Pauwels)

6. De zijgevels van de motorenwerf en de proefzaal worden door steunberen geschraagd. Op de gevel van de motorenwerf zijn de sporen nog zichtbaar van de in 1944 vernielde pompenwerkplaats (foto O. Pauwels)

7. Ingang van de Centrale Werkplaatsen langs de Diestsesteenweg te Kessel-Lo. De voormalige directeurswoning en een aantal andere gebouwen nabij de hoek met de Werkhuizenstraat werden bij de bombardementen in 1944 vernield. (verzameling R. Uytterhoeven)

8. Panorama vanaf het dak van de oude proefzaal (foto W. Hamels)

9. De hallen VII en VIII werden door een atelier met elkaar verbonden, ze vormen nu de grootste ononderbroken overdekte ruimte met lange rijen Polonceauspanten

Locomotief nr. 200 van de Grand Central Belge rangeert te Leuven. Hij werd gebouwd in 1873 door de Société Alsacienne de Constructions Mécaniques te Graffensteden en bleef bij de Belgische Staat in dienst tot bij de oprichting van de N.M.B.S. in 1926 (verzameling E. Sprengers)

loodsen (niet in metselwerk opgetrokken) voor de inspectie van wagens bestonden nog. Kleine draai-schijven met een smalpoornet maakten het transport van onderdelen tussen de ateliers gemakkelijker. In 1931 werden stoomverwarming en perslucht geïnstalleerd. De schrijnwerkerij kwam pas in 1933 aan de beurt voor stoomverwarming.

In de loop van de jaren '30 kregen heel wat gebouwen een andere functie. Op een liggingsplan uit 1938 vinden we geen vermelding meer van ateliers voor rijtuigen of wagens. De twee grote inspectie-loodsen waren afgebroken, er bleef enkel een kleine loods met 6 sporen. De tenderwerkplaats was opnieuw ketelmakerij geworden met ernaast een werkplaats voor dieselmotoren, de kleedkamer herbergde voortaan de proefbank voor de diesels. De voormalige bakkerij naast het economaat was oliemagazijn geworden. De vroegere werkplaats voor dekzeilen werd nu kraanwerf, naast het houtmagazijn verscheen een karrenmakerij. Tenslotte bemerken we dat in de opstelwerf 2 werkputten gedicht waren. Vermelden we ook de Schenck-weegbrug voor locomotieven, die ondergebracht werd in een gebouwtje naast het aansluitspoor aan de overkant van de Werkhuizenstraat en dus niet gelegen was binnen de rechthoek van de Centrale Werkplaatsen. Deze weegbrug werd in 1944 vernield. Dit was meteen een schets van de situatie voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

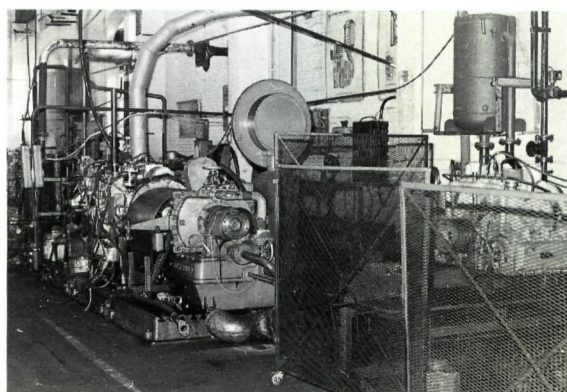
De Duitsers lieten er in 1940 geen gras over groeien: al op 12 juli 1940 werd een organogram opgesteld met een overzicht van de Duitse kaders die de leiding van de werkplaatsen in handen zouden nemen. Het *Arbeitsverteilungsplan für das Ausbesserungswerk – Löwen* vermeldde als *Werkdirektor* de *Reichsbahnrat Buddensiek*. In de jaren 1942-43 werden talrijke ondergrondse schuilplaatsen aangelegd, waarvan de plannen bewaard bleven. Op een *Lageplan des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes - Löwen*, opgesteld op 16 november 1942, werden later de bominslagen in 1944 aangeduid. De werkplaatsen werden getroffen door 58 bommen: 11 op 26 april, 29 op 1 mei, 5 op 11 mei en 13 op 13 mei. Bij de bombardementen van 25 mei 1944 werden de werkplaatsen niet getroffen. De meeste schade werd aangericht op de noordwestelijke hoek. Bij de vele gebouwen waren de daken zo goed als volledig vernield.

Met de wederopbouw werd spoedig gestart. De ruwbouw van de herstellingswerkplaats voor dieselmotoren was in 1946 reeds voltooid. In 1947 werden de plannen opgesteld voor de wederopbouw van het



magazijn voor ijzer en stationsmaterieel (hal II) en voor de bouw tussen de hallen 5 en 6 van een stooklokaal met 6 vaste, met kolen gestookte ketels, die door de firma De Nayer geleverd werden. Later werden 4 ketels omgebouwd voor verwarming met stookolie. In 1948 volgden de plannen voor het gebouw met burelen en magazijnen, dat in de plaats kwam van de directeurswoning en het vroegere algemeen magazijn langs de Werkhuizenstraat. Dit gebouw omvatte een kelderverdieping, gelijkvloers en eerste verdieping. Deze nieuwbouw werd in 1950 voltooid (33). In 1949 werden de herstelling en vernieuwingswerken aan de dakbedekking van de vroegere ketelmakerij aangepakt. Van de gebouwen uit 1863 werden dus enkel de hallen I, II en III door nieuwbouw vervangen. De overige behielden de oude dakstructuur of kregen een dakconstructie vergelijkbaar met de oude; ook de gietijzeren zuilen bleven aanwezig.

In 1954 werd naast de motorenwerf – de vroegere ketelmakerij – een atelier gebouwd voor het demonteren en reinigen van motoren. De werkplaats voor pompen van de luchtdrukremmen verdween volledig. Een schoollokaal voor lassers werd ingericht. In 1979 werd een nieuwe compressorenzaal geïnstal-



De oude proefzaal in volle glorie (foto V. Lahaye)

Edouard-Emile Vanderputte

De plaatsing van de luchtdrukremmen gebeurde in de periode dat de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo onder leiding stonden van *Edouard-Emile Vanderputte* (1881 - 1953). Vanderputte was afkomstig uit Oostende, waar hij aan het Koninklijk Atheneum met de grootste onderscheiding het diploma van de moderne humaniora behaalde. Begin 1899 werd hij klerk bij het Loodswezen te Antwerpen, in 1901 ging hij over naar de Dienst der Zeegebouwen. Hij volgde te Antwerpen lessen aan de Stedelijke Nijverheidsschool, achtereenvolgens in de afdelingen Scheepsbouw en Bouwkunde. In 1904 stapte hij over naar de Spoorwegen te Mechelen, waar hij in dienst trad als sectiechef 3de klasse in de Hoofdwerkplaats. Nadat hij tijdens de oorlogsjaren 1914-18 verschillende opdrachten voor de geallieerde legers had volbracht, werd hij in 1920 belast met het bestuur van de locomotievenwerkplaatsen en -stelplaatsen Antwerpen-Noord en Berchem. In 1922 kreeg hij de verantwoordelijkheid over



Edouard-Emile Vanderputte (1881-1953) leidde de Centrale Werkplaatsen in het interbellum (document mevr. S. Berckmans-Vanderputte)

Antwerpen-Noord en Antwerpen-Zuid. Op 1 juli 1929 volgde zijn voorlopige aanstelling tot eerstazend technische inspecteur, belast met het bestuur van de Centrale Werkplaatsen te Leuven. Op 1 januari 1930 werd hij definitief in deze functie benoemd. Het is tijdens deze periode dat hij zijn grondige kennis van het spoorwagematerieel liet blijken. Onder zijn leiding werden 48.000 goederenwagens met moderne luchtdrukremmen uitgerust en werden per maand 25 locomotieven hersteld, hetgeen als een uitzonderlijke prestatie omschreven werd. In 1943 volgde zijn benoeming bij het hoofdbestuur te Brussel, terwijl hij in 1945 tevens belast werd met het toezicht op de ontscheping en montage van 300 locomotieven (het naoorlogse type 29) en 6000 goederenwagens, die uit Canada en de U.S.A. via Antwerpen ingevoerd werden. Hoewel hij al vanaf 1 april 1946 pensioengerechtigd was, werd hij door de Spoorwegen aangezocht om toch deze opdracht tot op het einde te blijven uitvoeren, omdat men niet over andere personen met dezelfde veelzijdige ervaringen kon beschikken: hij zorgde voor contacten met stuwadoors, verzekeringen, burgerlijke en militaire havenautoriteiten, de constructeurs en hij organiseerde de Montagelijijn. Op 31 december 1946 werd hij dan definitief op rust gesteld. Vanderputte was met zijn gezin de laatste bewoner van de directeurswoning van de werkplaatsen te Kessel-Lo (34).

leerd en in 1980 werd de eetzaal gemoderniseerd en een bijkeuken ingericht. Stilaan werden alle open plaatsen tussen de oude gebouwen met kleine constructies opgevuld.

De Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo werden eind 1993 definitief gesloten, de installaties werden ontmanteld, een groot deel van de machines werd naar andere werkplaatsen zoals Mechelen overgebracht. In de periode augustus - september 1994 werden alle overblijvende uitrustingen zoals de rolbruggen, de stookketels en de proefbank verschoot.

DE ACTIVITEITEN NA DE EERSTE WERELDOORLOG

Met de vermindering van het aantal werkplaatsen werd reeds in 1921 gestart. Hun aantal werd van 60

tot 30 herleid. Op 1 september 1926 telde de pas opgerichte N.M.B.S nog 19 werkplaatsen voor middelbare herstellingen van locomotieven. Leuven, waar tot dan toe grote herstellingen uitgevoerd werden, kreeg van dan af nog enkel de middelbare herstellingen. Op 31 december 1927 bleven er nog 9 dergelijke werkplaatsen en 4 hoofdwerkplaatsen over. Het was de bedoeling uiteindelijk twee hoofdwerkplaatsen (Mechelen en Salzinnes) en twee werkplaatsen voor de middelbare herstellingen (Antwerpen en Leuven) over te houden. In de werkplaatsen was intussen ook het werk gereorganiseerd, waardoor het over een groter aantal werklieden verdeeld werd en de herstellingsduur gereduceerd kon worden. De werkplaatsen te Gentbrugge en Leuven, die belast waren met het plaatsen van de zelfwerkende luchtdrukrem, werden in 1929 uitge-



Topografische kaart uit 1868: tussen vaart en Dijle is er nauwelijks industriële activiteit, enkel de spoorlijn doorsnijdt het Lovens broek, de aftakking naar de vaart vertrekt aan het station, de Centrale Werkplaatsen zijn nog niet door bebouwing omsloten, ten zuidwesten van Leuven ligt de berm van de zogenaamde Engelse spoorweg (Dépot de la Guerre, 1868, blad XXXII/2)

In 1904 werd een nieuwe viaduct gebouwd onder de spoorlijn naar Mechelen en Brussel. Hierbij werd het pad nr. 83 tijdelijk omgelegd. (Gemeentearchief Kessel-Lo)

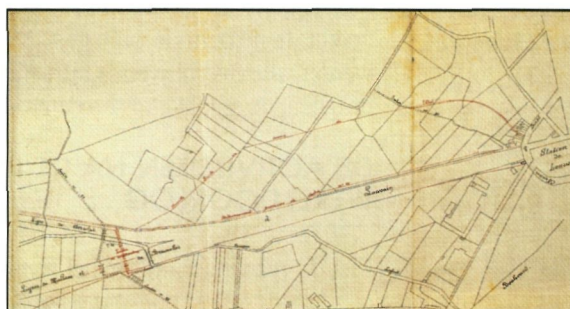
rust met een wisselstroomnet. In 1933 werd de elektrische installatie verder uitgebreid. Vanaf 1 januari 1930 werden alle wagens, met uitzondering van 3.400 zeer lange platte wagens, uitsluitend in de daartoe speciaal uitgeruste werkplaats te Kessel-Lo van de doorgaande rem voorzien. Het achtereenvolgens aankomen te Leuven van al de wagens van eenzelfde type, tot de ganse reeks aan de beurt kwam, was nauwkeurig geregeld. De getroffen schikkingen hebben het mogelijk gemaakt in de werkplaats twee 'kettingen' met groot rendement in te richten. In een tijdspanne van twee uren werd een wagen volledig uitgerust met onder andere cilinders, hangwerk, blokken en draagstukken; hij werd herschilderd, van de nodige opschriften voorzien en ging op de proefbank. Ieder van die twee kettingen leverde om de 20 minuten een wagen af. De handenarbeid voor het monteren werd beperkt tot 10 manuren in plaats van voordien 56 manuren.

Vanaf 1935 werden de dieselmotoren voor motorwagens te Leuven hersteld. Dit konden we reeds uit

de evolutie van de inrichting van de gebouwen afleiden: de ketelmakerij werd motorenwerf. Op 24 september 1934 had het gemeentebestuur van Kessel-Lo toelating verleend tot het inrichten van een werkplaats voor het herstellen van Maybach-motoren. In 1936 was deze werkplaats voor dieselmotoren reeds ontoereikend geworden omwille van de toename van het aantal te herziene motoren: de capaciteit werd opgevoerd door aanpalende werkplaatsen in te richten, waarin sinds februari 1936 ook het kettingstelsel ingevoerd werd. De oorspronkelijke werkplaats werd vanaf dan ingericht voor de herstelling van versnellingskasten en als proefbank. In 1937 moest de productie van de locomotiefwerkplaats opgevoerd worden wegens een groeiend tekort aan reservelocomotieven (35). In 1948 zouden in Leuven niet minder dan 103 dieselmotoren van lichte Brossewagens en 53 motoren van zware motorwagens herzien en hersteld worden. Vermits de wederopbouw van de motorenwerkplaats nog niet voltooid was, moest een deel van de opdracht aan privé-ondernemingen toevertrouwd worden. Daarnaast kwamen ook 10 Maybachmotoren aan de beurt. In 1950 worden nog slechts 2 van de 174 te behandelen motoren aan een privé-firma toevertrouwd. De eerste motoren van dieselmotorenlocomotieven werden in 1951 onder handen genomen, naast 156 motoren van motorwagens (36).

KESSEL-LO: EEN NIEUWE PAROCHIE GROEIDE

Terwijl de nieuwe Statiestraat tegenover het Leuvense station uitverkoren werd door de burgerij, groeiden de terreinen te Kessel-Lo, achter het station, eerder uit tot typische arbeiderswijken. Tussen de Diestse en de Tiense steenweg, van de Blauwputbrug tot aan de Tivolibrug, werd de IJzerenwegstraat aangelegd, waar woningen opgericht werden voor het spoorwegpersoneel, waaronder de stationschef, de ploegbaas en de elektriker. Deze straat verdween



Plan met een project voor het aansluiten van de aftakking naar de vaart op het achterste spoor van het station. Dit plan dateert van voor 1872 en geeft de inplanting van de oude locomotiefloods weer, evenals de goederenkoer met de draaischijven, de Diestse poort, de overweg en de eerste goederenloods die bij Ditzler afgebeeld werd. Bij het oude stationsgebouw werd een grote perronoverkapping voorzien, maar nooit gerealiseerd. De geplande locomotiefloods achter het station staat er ook op, evenwel zonder benaming (Stadsarchief Leuven)

Plan uit 1920 met het project van de toenmalige hogesnelheidslijn, de rechtstreekse verbinding van Brussel naar Aarschot, een grote locomotiefloods en nieuwe sporenbundels. De Leibeek werd toen al omgelegd, maar het globale project werd niet uitgevoerd (archief N.M.B.S.)



bij de verbreding van de spoorweggeul: de afschaffing werd geregeld door de conventie van 12 mei 1923 tussen de Staat en de gemeente Kessel-Lo. Evenwijdig ermee werd in 2 fasen de Martelarenlaan aangelegd: vanaf 1924 het deel van de Tiense steenweg tot aan de Landbouwstraat, de rest vanaf 1928. De werken duurden tot in 1931. Momenteel verdwijnen ook de laatste tuintjes tussen de Martelarenlaan en de sporen, door de uitbreiding van de parkings.

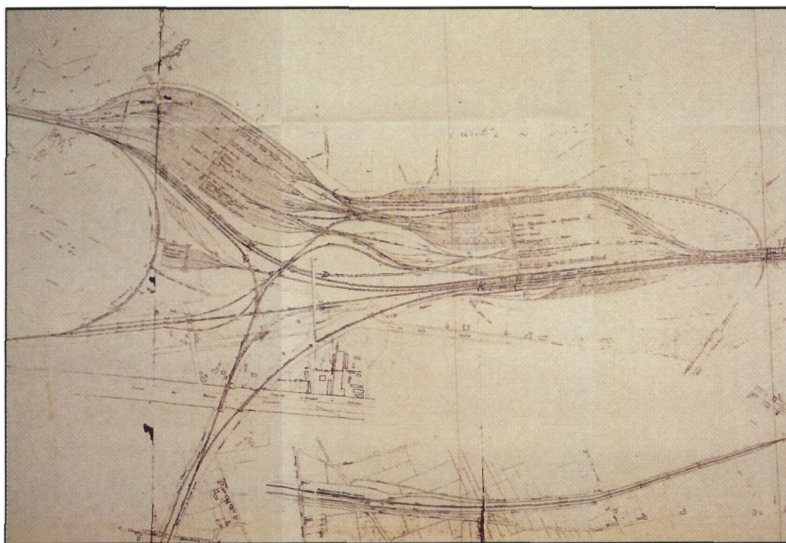
Na de inplanting van de Centrale Werkplaatsen en andere industrieën in de omgeving, zoals de inmiddels verdwenen *Ateliers de la Dyle*, werden in Blauwput tussen 1864 en 1875 vele nieuwe straten aangelegd. Dit gebeurde echter niet planmatig. Architecturaal waren de woningen niet zo hoogstaand, maar inzake hygiëne en comfort waren ze zeker beter dan de arbeiderswoningen in de Leuvense gangen. De gevels waren ongeveer 4 meter breed met 2 kamers op het gelijkvloers, een verdieping en een halve verdieping onder het dak. Omwille van belastingen die geheven werden op basis van het

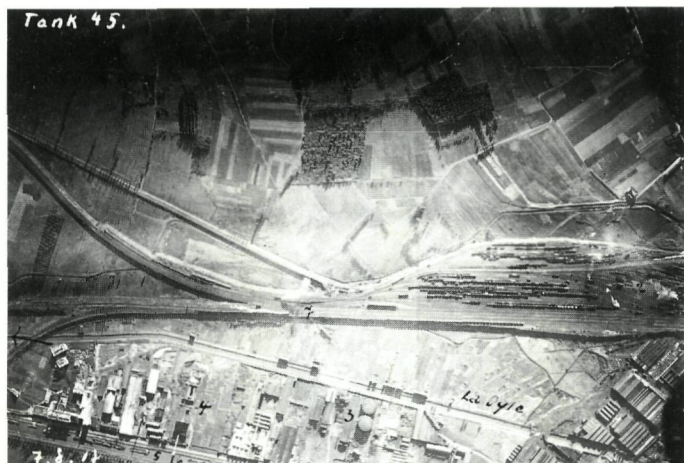
aantal raamopeningen per gevel, werden sommige raamopeningen dichtgemetseld! Winkeltjes en cafés in hoekwoningen zorgden voor wat afwisseling in deze vaak smalle en sombere straten. Door de groei van de bevolking werd Blauwput een zelfstandige parochie in 1877. De Leuvense architect Alexander Van Arenbergh tekende in 1875 de plannen voor een nieuwe parochiekerk, die tegenover de Centrale Werkplaatsen langs de Diestse steenweg zou verrijzen. Ze werd in 1898 ingewijd. Ook nieuwe scholen verschenen. Tijdens de bombardementen in 1944 werd een groot deel van deze straten vernield. Bij de wederopbouw werd het stratenpatroon in Blauwput enigszins gewijzigd (37).

DE VERDERE UITBOUW VAN HET LEUVENSE SPOORWEGKNOOPPUNT

De omleiding van de Diestsesteenweg

De overweg aan het begin van de steenweg Leuven - Diest moest verdwijnen. Dit was ook het geval voor de Diestse poort, gebouwd in 1361, afgebrand op 29 april 1518 (toen heel Blauwput in de vlammen opging), heropgebouwd vanaf 1526 en afgewerkt in 1531. Het was een indrukwekkend bouwwerk, rijk versierd met beeldhouwwerk. Vanaf 1674 mochten de pastoors van de vijf parochies in de grote kelders vrouwen van slechte zeden laten opsluiten... Het gebouw geraakte in verval en in 1818 werd beslist de Diestse poort om te bouwen tot gevangenis. Er werden twee vleugels in baksteen bijgebouwd, het oorspronkelijk karakter ging volledig verloren. Bij de ingebruikname van de nieuwe gevangenis langs de Maria-Theresiastraat kwam het gebouw leeg te staan. Het werd openbaar verkocht op 21 juni 1872 aan Brusselse aannemers, die het tussen 9 juli 1872 en 5 februari 1873 afbraken. In augustus 1871 reageerde de Kamer voor Handel en Nijverheid op de in juli voorgelegde plannen: ze ging akkoord met de afschaffing van de overweg maar vond de nieuwe





► Luchtfoto genomen op 7 augustus 1918 door de Duitser Tank LT.D.R., die opgestegen was van het vliegveld te Schaffen: de 10 jaar eerder aangelegde sporenbundels, evenals de oude berm van de lijn naar Aarschot uit de periode van de *Grand Central Belge* zijn zeer goed te onderscheiden (Koninklijke Bibliotheek, Brussel)

►► Deze luchtfoto van Tank uit 1918 toont het stationscomplex, de Centrale Werkplaatsen, de Ateliers de la Dyle en de nieuwe locomotiefloods. Binnen de Centrale Werkplaatsen zijn duidelijk de twee inspectie-ateliers voor goederenwagens en de voorlopige ketelmakerij zichtbaar, die in de jaren '20 verdwenen (Koninklijke Bibliotheek, Brussel)

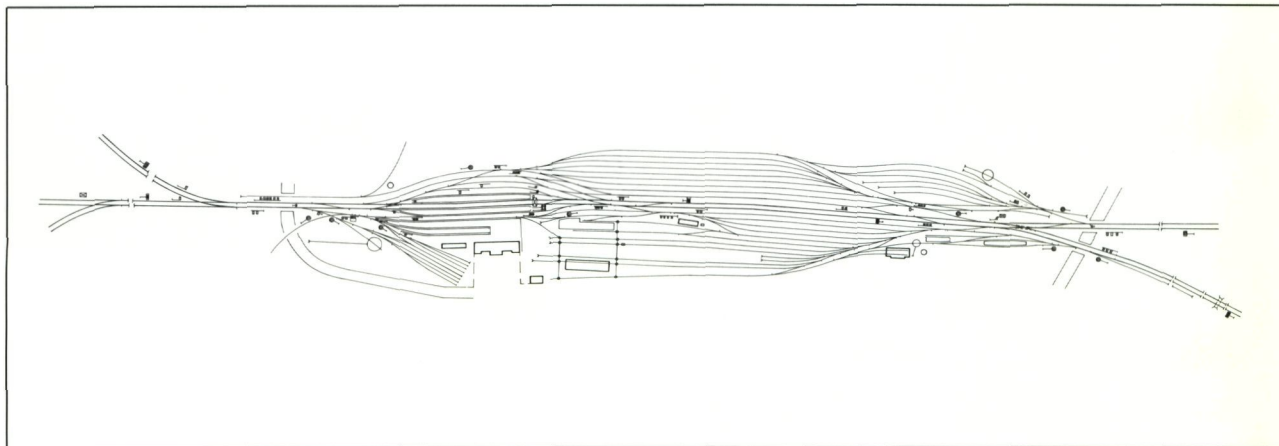
Sporenplan uit 1903 met de ligging van het eerste Saxbyseinhuis te Kessel-Lo, de oude aftakking naar de vaart en de dubbele brug over de omgelegde Diestsesteenweg, een zesarmig sein, de seinhuizen I, II en III, de draaischijf en de afstelspooren naast het station, de aftakking naar de Centrale Werkplaatsen, de goederenkoer met draaischijven, de oude locomotiefloods en de draaischijven nabij de Tivolibrug (archief N.M.B.S.)

doorgang van de Diestse steenweg te smal en wees op het probleem van het water dat zou moeten kunnen afgevoerd worden. Er waren vier projecten ingediend: twee door Bruggen en Wegen, één door de bewoners van de Diestsestraat en één door stadsarchitect Lavergne. De openbare aanbesteding zou doorgaan op 26 juni. Zoals dat paste bij ingrijpende werken, stak ook in Leuven een storm van protest op. De steenweg zou dus in een boog naar het noorden onder de spoorweg doorgaan. Er moesten twee spoorbruggen komen: één voor de aftakking naar de vaart en één voor de hoofdsporen naar Brussel, Mechelen en Aarschot. Een nieuwe aanbesteding ging door op 19 augustus 1874. Van 1874 tot 1880 zou er op aandringen van de gemeente Kessel-Lo nog onderhandeld worden met de diensten van Openbare Werken om een voetgangersbrug aan te leggen op de plaats van de afgeschafte overweg, maar uiteindelijk werd aan dit verzoek geen gevolg gegeven (38).

De situatie op het einde van de 19de eeuw

De sporen vanuit Brussel, Mechelen en Aarschot

kwamen allemaal samen op één dubbel spoor dat via de brug over de Diestse steenweg het Leuvense station binnenkam. Over de brug lag nog een derde, maar doodlopend spoor voor de bediening van de Centrale Werkplaatsen te Kessel-Lo. Vlak bij het station lag links de aftakking naar de Leuvense Vaartkom. De vertakking van de lijnen naar Brussel en Mechelen was al op 27 december 1866 het voorwerp van bijzondere signalatievoorschriften: de machinisten dienden door middel van fluittonen aan de seingever kenbaar te maken welke richting ze uit moesten. Dit moest gebeuren op het ogenblik dat ze een bepaald kenteken voorbijreden: twee lange fluittonen waren voldoende om naar Mechelen te mogen, drie fluittonen waren nodig om vrije baan te krijgen naar Brussel. Op deze plaats verscheen een jaar later het eerste Leuvense Saxby-seinhuis (signalatievoorschriften van 27 januari 1868). Het eerste seinhuis van Saxby & Farmer in ons land was in 1867 met voldoening getest ter hoogte van de aftakking nabij de Paleizenstraat te Schaarbeek (39). De hoofdsporen kwamen niet onmiddellijk achter





Deze luchtfoto, genomen op 6 juli 1944 door de Amerikaanse luchtmacht, toont de gevolgen van de bombardementen van mei '44. Van links naar rechts zijn duidelijk herkenbaar: de abdij Keizerberg, de Vaartkom, de Ateliers de la Dyle, de stelplaats van de Buurtspoorwegen, de sporenbundels met de locomotiefloods, het station en de Centrale Werkplaatsen (Stadsarchief Leuven)

► Luchtfoto genomen op 14 mei 1948 met de omgelegde Leibeek, de Dijle en op de linker Dijle-oevers een deel van de fabriek voor scheikundige producten (archief N.M.B.S.)

het stationsgebouw terecht, maar wel ongeveer in het midden van de overkapping. Vlak achter het gebouw lagen twee doodlopende sporen: ten tijde van het eerste station waren er aan de noordkant ook twee kopsporen, waarop de treinen naar Mechelen vertrokken en aankwamen. Er waren 4 doorgaande sporen voor het reizigersverkeer. De vertakking van het hoofdspoor in de richting Tienen of Ottignies gebeurde al voor het bereiken van de Tivolibrug onder de Tiense steenweg. Goederentreinen moesten over meer naar achter gelegen sporen doorrijden. Al in 1871 werd een plan voorgelegd voor het onteigenen van gronden om achter het station, kant Kessel-Lo een nieuwe locomotiefloods te bouwen. Het plan werd in 1880 door de gemeenteraad van Kessel-Lo goedgekeurd, met voorbehoud voor enkele punten. Het project werd echter nooit gerealiseerd (40). Langs de noordzijde van het stationsgebouw lagen nabij de aftakking naar de vaartkom, aan de stadszijde enkele afstelsporen en een draaischijf voor de stoomlocomotieven. Het gebouw vlak naast het station herbergde de verwarmingsinstallaties. In 1894 werden de plannen goedgekeurd voor het oprichten van een dienstgebouw langs de omgelegde Diestse steenweg. Hierin was ook een lokaal voor de bezoekers van de G.C.B. voorzien. Dit gebouw bestaat nog gedeeltelijk (41). Aan de kant Kessel-Lo, nabij het spoor naar de Centrale werkplaats, stond een watertoren. Aan de zuidkant van het station (langs de Tiense vest) lag de goederenkoer met een laadhelling en een goederenloods. Er lagen 7 sporen, verbonden door draaischijven.

In 1860 was Leuven één van de 30 stations die over een "*service de camionnage*" beschikten voor de ophaling van goederen via de weg. Wat verder naar de Tiense steenweg lagen de oude locomotiefloods, een watertoren, het kolenpark en een kleine draaischijf. Een grotere draaischijf lag daar aan de kant Kessel-Lo. Komende van Mechelen, trof men de volgende seinhuizen aan: het Saxby-seinhuis te Kessel-Lo, S I aan de aftakking van de vaart (tussen de brug en het station), S II over de hoofdsporen, naast de overkapping richting Tienen, S III aan de toenmalige splitsing Tienen - Ottignies, tussen de oude locomotiefloods en de Tiense steenweg.

De grote werken na de eeuwwisseling

In 1901 kwamen een reeks voorstellen op tafel betreffende de herinrichting van de Leuvense spoorweginstallaties:

- verplaatsing van de lijn naar Brussel waarbij de bocht te Wilsele een grotere straal zou krijgen, zodat de snelheid er kon opgedreven worden, en tegelijkertijd de vervanging van de draaibrug over de vaart door een vaste brug;
- het bouwen van een nieuwe locomotiefloods;
- de aanleg van bundels met rangeersporen en een nieuwe aansluiting naar de vaart. Het gebruik van de bestaande aftakking naar de vaart leverde omwille van het toegenomen verkeer op de hoofdsporen steeds meer problemen op, omdat men steeds langs de hoofdsporen moest rangeren om erop terecht te komen;
- wijziging en uitbreiding van de sporen bestemd voor het reizigersverkeer: de lijnen uit Brussel, Mechelen en Aarschot moesten voortaan rechtsreeks doorlopen tot in het station, dus over 6 sporen in plaats van 2. Tegelijkertijd zou de sectie Leuven-Rotselaar op dubbel spoor gebracht worden.

Het eerste punt werd niet gerealiseerd. De Staatspoorwegen experimenteerden al rond de eeuwwis-





Constructieplaatje
van de hijskraan op
de goederenkoer
(dia F.A. Cresens)

seling met elektrische tractie. Plannen werden uitgewerkt voor een elektrische hogesnelheidslijn tussen Brussel en Aken. De goedkeuring ervan liet op zich wachten omwille van het protest van de Luikenaars, die eisten dat de lijn ook hun stad zou aandoen (42). Van een groots plan uit 1920 werden slechts een aantal werken uitgevoerd: de Leibeek (Vunt) werd verlegd volgens plannen goedgekeurd op 28 april 1923. Een strook grond tussen de Dijle en de Vaart, bestemd voor de nieuwe spoorbedding, is nog steeds staatseigendom. Met de komst van de hogesnelheidstrein op het einde van de 20ste eeuw kunnen deze werken misschien toch niet nutteloos geweest zijn. Dit ambitieuze plan uit 1920 voorzag ook een rechtstreekse verbinding – via de oude brug over de vaart – van de lijn naar Brussel met deze naar Aarschot. Pas in 1934 werden de plannen goedgekeurd om deze draaibrug door een vast brugstuk te vervangen. Tegelijkertijd werd een betonnen brug ten behoeve van de voetgangers tegen de nieuwe spoorbrug gebouwd. Reeds op het einde van de vorige eeuw was er sprake van een voetgangersbrug nabij de Leopoldbrug, zoals de draaibrug genoemd werd. De in 1937 afgewerkte brug werd in het begin van de Tweede Wereldoorlog zwaar beschadigd. De plannen voor de herstellingswerken werden reeds op 14 februari 1941 goedgekeurd. In de pijlers werden toen ook de nodige mijnkamers voorzien. Het nieuwe brugdek werd gebouwd door de *Ateliers*

de Construction de la Basse-Sambre te Moustier-sur-Sambre. De brug bevat heden nog enkele elementen van de oorspronkelijke brug, waaronder twee volledige bogen.

Het globale project zou meerdere jaren in beslag nemen. Men besloot onmiddellijk over te gaan tot de verwerving van de nodige terreinen. De onteigeningsplannen werden al in 1901 voorgelegd, in 1903 volgden de plannen voor de ophogingen. Voorstellen van de spoorwegen om de Leibeek en de Molenbeek te verleggen werden in 1906 verworpen: zowel Leuven als Kessel-Lo vreesden overstromingen indien de dijken niet verhoogd werden. Tegelijkertijd was er ook discussie over de verlegging van wegen en het afsluiten van de verbindingsweg naar de vaart, zodat de arbeiders een omweg van 3 km zouden moeten maken om op hun werk te geraken. Onder de oude lijn naar Aarschot en de lijn naar Brussel en Mechelen werd in 1904 een nieuw viaduct gebouwd. Doordat de tussenliggende terreinen staatseigendom werden, verleende Kessel-Lo in 1906 toelating om deze doorgang af te schaffen (43). Vermoedelijk is dit het viaduct dat nog steeds bestaat en gedeeltelijk als schuilkelder ingericht werd.

In september 1903 konden de ophogingen beginnen van de terreinen voor het aanleggen van de eerste sporenbundels. In eerste instantie moest de aftakking van de lijn naar Aarschot verlegd worden. Op oude kaarten en luchtfoto's vinden we nog de oude spoorbedding van de *Grand Central Belge* terug. Deze is heden zo goed als volledig verdwenen onder het spoorwegstort. Deze oude lijn moest aanvankelijk nog gebruikt worden voor het transport van de nodige grond voor de ophogingen. Hiervoor zou ongeveer 300.000 kubieke meter aangevoerd worden van een terrein ten oosten van de lijn: de Kesselberg. De Staat had hier in 1903 een perceel van 35a 30ca van de gemeente Kessel-Lo gekocht. Uit briefwisseling met Kessel-Lo blijkt dat in 1908 nog steeds aan de Kesselberg geknabbeld werd! De overige 200.000 kubieke meter zouden afkomstig zijn van een verbreding van de bedding aan het begin van de lijn naar Ottignies.

De bouw van de nieuwe locomotiefloods werd in 1904 dringend gezien de beperkte omvang en de slechte toestand van de oudeloods. Men stelde voor dezelfde plannen te gebruiken als deze voor deloods van Arlon. De strikt noodzakelijke herstellingen zouden uitgevoerd worden, zodat ze nog tot 1907 kon meegaan. In 1907 werd de Tivolibrug onder de Tiense steenweg onder handen genomen. Hierdoor moest de oude locomotiefloods onherroe-

Seinhuis Blok 14, gelegen nabij de Tivolibrug, werd in 1955 in gebruik genomen.

Het was de laatste elektrische seinpost die in ons land geïnstalleerd werd. Vanaf 1952 werden door de N.M.B.S. reeds *Al relais*-systemen in dienst gesteld (foto O. Pauwels)





Hijskraan op de goederenkoer, gebouwd in 1909 door de *Société Anonyme des Forges, Fonderies & Ateliers de Construction, Roelux Belgique* (Foto O. Pauwels)

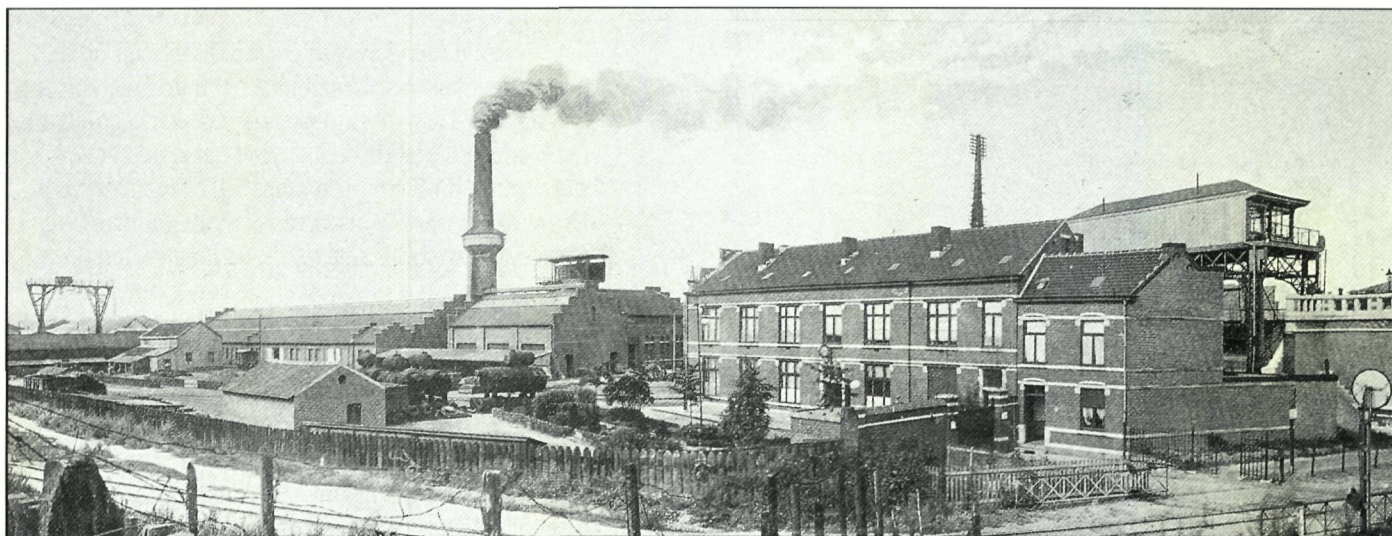
Een deel van de viaduct uit 1904 werd ingericht als schuilkelder, van hieruit kon gemakkelijk seinhuis SI (later vervangen door blok 12) bereikt worden (foto O. Pauwels)

pelijk verdwijnen en men besliste een voorlopige loods in hout te bouwen over de drie laatste sporen van de toekomstige loods. Met oude dwarsliggers zouden voorlopige inspectieputten gebouwd worden. Afbraakmateriaal was in Brussel-Noord beschikbaar. De nieuwe locomotiefloods werd ontworpen door F. Seulen. Deze loods zou tien sporen tellen. De plannen waren op 11 augustus 1906 door hoofd-ingenieur Slagmuylders voorgelegd. De nieuwe locomotiefloods, de bijhorende gebouwen en een kleine werkplaats voor het onderhoud van wagens konden in september 1908 in gebruik kon genomen worden. Deze locomotiefloods zou in de jaren '20 met zes sporen uitgebreid worden. De eerste plannen voor deze vergroting dateren al van 30 juni 1914! In 1920 was er ook hier sprake van het hergebruiken van dakconstructies, gerecupereerd in Hoboken. Bij de nieuwe loods werd ook een nieuwe draaibrug met een diameter van 18,5 m voorzien (later vervangen door een draaibrug van 22 m), zodat de locomotieven de hoofdsporen niet meer moesten oversteken naar de draaibrug bij het station, kant Diestse straat.

Eind 1904 was de lijn naar Aarschot afgewerkt evenals de nieuwe brug over de Diestse steenweg met uitzondering van het deel waar de treinen op dat ogenblik nog reden. Aannemers Lejour en De Bock hadden op 8 juli 1904 de opdracht aanvaard. De uit-

voering van een plan van 8 mei 1905 voor het aanleggen van de funderingen en een steunmuur op de plaats waar het nieuwe seinhuis nabij de brug zou komen, werd aan dezelfde aannemers toevertrouwd. Dit plan geeft ook de details voor het stalen onderstel waarop dit Saxby-seinhaus (S II) gebouwd werd. Dit seinhaus werd in 1940 vernield. Begin mei 1905 was de nieuwe brug afgewerkt, de nieuwe vertakking naar de vaart in dienst en de eerste bundel van 8 sporen voor goederentreinen klaar; deze laatste kwam eind juni in gebruik. De aansluiting met de vaart liep vanaf dan in een boog onder de hoofdsporen door, rond het terrein waar locomotiefloods zou komen, om dan aan te sluiten op de nieuwe sporenbundel. Men begon vervolgens aan een tweede bundel. De aanleg van een rangeerheuvel werd ook in het vooruitzicht gesteld. Vanaf dan liep het treinverkeer naar Brussel en Mechelen over onafhankelijke sporen tot aan het station. Hierdoor ging de 'plitsing van Kessel-Lo', waar het eerste Saxby-seinhaus opgericht was, buiten dienst. In 1910 was de situatie, komende van Mechelen, als volgt: seinhuis I aan het begin van de vorming, S II naast de brug over de Diestse steenweg, kant *Dyle & Bacalan*, S III aan het uiteinde van het eerste van de verlengde perrons, S IV aan de splitsing naar Tienen of Ottignies, maar nu voorbij de Tiense steenweg. Ondertussen werd de nieuwe afsluiting langs de Tiense vest afgewerkt zoals door de stad Leuven gevraagd was. Op deze plaats bevond zich tot in 1863 een park. De gronden werden grotendeels afgegraven, maar de alzo ontstane helling werd pas in 1904 verstevigd met een natuurstenen muur, waarop een ijzeren hekken geplaatst werd. De goederenkoer werd eveneens verplaatst. In 1913 werd al gedacht





Saxby-seinhuis SII werd in 1905 gebouwd op een stalen onderstel, vlak bij de burelen van de *Société belge métallurgique de fabrication des Corps-Creux*, die in 1902 bij Dyle et Bacalan ingelijfd was. Links ziet men een deel van de Leuvense werkhuisen van Dyle et Bacalan, zoals deze er voor 1914 uitzagen. Vooraan ligt het omgelegde spoor naar de vaart (verzameling G. Feron)

► De dubbele boogbrug over de Diestsesteenweg en het spoor naar de vaart werd in 1940 opgeblazen om de Duitse doortocht te hinderen (archief Centrale Bibliotheek K.U.Leuven)

►► Eind 1904 was de nieuwe brug afgewerkt. Bemerk op de achtergrond het in 1905 gebouwde seinhuis SII (verzameling R. Uytterhoeven)

aan een volledige vernieuwing van de Tivolibrug. In 1923 werd het houten brugdek vervangen door gewapend beton op metalen liggers en bedekt met kasseien. De brug werd meermaals aangepast, zodat het een mengelmoes van uiteenlopende constructies geworden was, met ondermeer nog één boogbrug. Op 16 mei 1940 werd ze door de Engelse troepen opgeblazen om de Duitse achtervolging te vertragen. De plannen voor een nieuwe brug in gewapend beton werden reeds in november 1940 opgemaakt en in 1941 uitgevoerd door de *S.A. Les entreprises Blaton - Aubert* uit Brussel.

Ook de plannen voor de herinrichting van het station kregen vorm: de perrons zouden 7 meter breed worden en het naast het gebouw liggend perron zelfs 11,6 meter. De bouw van drie tunnels die de perrons moesten verbinden, werd aangevat. De tunnels kregen een mooi uitzicht door de bezetting van de wanden met verglaasde tegels van Hemiksem. In augustus 1908 was de herinrichting van de sporen in het station beëindigd en wachtte men nog juist om de sporen 9, 11 en 14 in dienst te nemen totdat de

uitrusting van het nieuw gebouwde seinhuis S III afgewerkt was. Van de bouw van afdaken over de perrons was echter nog geen werk gemaakt, zodat de tunnels bij regenweer vaak onder water stonden! Treinen naar Brussel moesten stoppen buiten de overkapping langs de niet overdekte perrons omdat de locomotief water moest kunnen nemen aan de waterzuil!

Voor een rechtstreekse verbinding Mechelen - Aarschot werd al in de vorige eeuw om militaire redenen gepleit. De zogenaamde driehoek tussen de spoorlijnen naar Mechelen en Aarschot werd in 1916 door de Duitsers aangelegd. Deze bocht was veel korter dan de vroeger geplande verbinding van Hambos naar Wezemaal. Een openbaar onderzoek omtrent deze verbinding werd reeds in 1909 en 1910 uitgevoerd. De op deze verbindingsboog gelegen brug over de steenweg Leuven - Aarschot werd ook in 1940 vernield, de plannen voor de wederopbouw werden goedgekeurd op 6 mei 1942 (44).





Vanaf het dak van het station had men een overzicht over de zijsporen en de draaischijf nabij de watertoren. In het midden, achter het vroegere stookgebouw, stond een buitgemaakte Duitse gepantserde trein opgesteld. Langs de noordzijde werd de overkapping geflankeerd door twee monumentale steunzuilen, waarvan er één gedeeltelijk zichtbaar is (foto G. Feron, 1946)

Vanaf seinhuis SI kijken we in de richting van het station: bemerk de drie dubbele sporen naar respectievelijk Aarschot, Mechelen en Brussel (foto G. Feron, 1946)

Oorlogsvernielingen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het Leuvense spoorwegknooppunt meermaals grondig beschadigd. Dit is gemakkelijk te begrijpen aangezien het spoor van strategisch belang was voor de bezettende Duitse troepen. De dubbele boogbrug over de Diestsesteenweg en het spoor naar de Vaart werden op 14 mei 1940 samen met het Saxby-seinhuis II door de Engelse troepen zwaar beschadigd om de Duitse doortocht te hinderen. Reeds op 29 oktober 1940 werden de plannen voor een nieuwe brug opge maakt; de goedkeuring ervan zou op zich laten wachten tot 8 mei 1941. Het nieuwe brugdek werd gebouwd door de *Ateliers de la Dyle*. Het nabijgelegen deel van de IJzerenwegstraat werd toen definitief afgesloten.

In 1943 werden talrijke gasvrije schuilplaatsen aangelegd, waaronder één voor 50 personen nabij de locomotiefloods. Deze bestaat nog steeds, evenals een zeer grote schuilplaats in de ondergrond nabij het seinhuis kant Brussel. Vooral de geallieerde bombardementen in mei 1944 brachten ernstige schade toe aan de infrastructuur ten noorden van het station. In maart 1944 was het geallieerde *Bomber Command* immers gestart met een actie om alle belangrijke spoorweginstallaties te vernielen. De locomotiefloods, de naburige buurtspoorweginstallaties en de *Ateliers de la Dyle* werden zwaar beschadigd. Gedurende meerdere jaren werd het spoorwegnet rond Leuven voortdurend gesaboteerd door verzetstrijders die de Duitse troepenbewegingen en -bevoorradingszaken zoveel mogelijk moesten verhinderen of in de war sturen. Het vormingsstation en de seinhuizen waren meermaals het mikpunt van deze

akties. Op 27 januari 1944 werd seinhuis II aan de Blauwputbrug opgeblazen, tegelijkertijd met de waterzuiveringsinstallaties aan de Twee Waters, naast het spoor naar de vaart. Op 30 juni was seinhuis I in de vorming aan de beurt (45). De aangerichte schade moest onder toezicht van de bezetter meteen hersteld worden, maar de meeste definitieve herstellingen gebeurden na afloop van de oorlog. Het westelijk deel van de locomotiefloods, hetgeen in feite overeenkomt met het oudste deel, werd wederopgebouwd in de periode 1947-48 en kreeg een modernere gevel. Dit deel werd vanaf dan het "nieuw locomotiefdepo" genoemd, terwijl de uitbreiding met de zes sporen uit de jaren twintig vanaf dan de benaming "oud depo" kreeg.

De grondige vernieuwingen in de jaren '50

Na de Tweede Wereldoorlog begon men werk te maken van de verdere elektrificatie van het spoorwegnet. In het begin van de jaren '50 werd de overkapping afgebroken. Deze constructie had relatief weinig geleden onder het oorlogsgeweld; van de glazen bedekking bleef echter niet veel meer over. De toen nog bestaande drie perrons van 800 m lang werden vervangen door 5 nieuwe 'normale' perrons met een lengte van 300m. Enkele daarvan zouden later opnieuw moeten verlengd worden omwille van de langer wordende treinen. Oorspronkelijk telde het Leuvense station drie voetgangerstunnels om de perrons te bereiken. De tunnel die het verst aan de kant van de Tiense steenweg gelegen was, werd in 1953 buiten dienst gesteld, de toegangen verdwenen. Schouwputten maken het mogelijk om de nog steeds bestaande tunnel te inspecteren. Aan de kant Brussel kwamen er drie nieuwe kopsporen en de sporenbundels werden herschikt. Aan de Tivolibrug moesten de sporen lager gelegd worden om de bovenleidingen te kunnen aanbrengen en wat verder werd een groot bruggencomplex met zogenaamde *Engelse* vertakkingen aangelegd om het mogelijk te maken, komen de van Heverlee, zowel naar het kopspoor kant

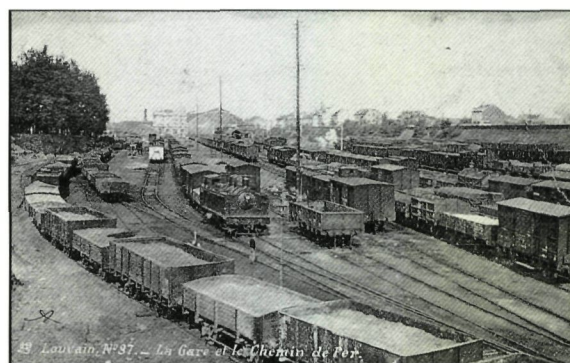


De goederenkoer tijdens de transformatiewerken in het begin van deze eeuw: de hijskraan uit 1909 is nog niet aanwezig, links staan wagens gevuld met grond en er ligt nog een los spoorgedeelte. De zijgevel van het station is nog zichtbaar, rechts op de achtergrond staan de huizen langs de voormalige IJzeren-wegstraat
(verzameling auteur)

Tiense vest als naar de doorgaande sporen achteraan in het station te kunnen rijden zonder gelijkgrondse kruising met het hoofdspoor naar Tienen. Drie nieuwe seinhuizen (blok 12, 13 en 14) werden in de periode 1953-54 gebouwd door aannemer J. Aerts. Ze werden uitgerust met modernere elektrische bedieningssystemen (46). Met het verdwijnen van de stoomtractie ongeveer 10 jaar later veranderde het spoorweglandschap weer door het afbreken van de typische bijhorende uitrustingen zoals kolenlaadinstallaties en waterzuilen. De watertoren aan de Blauwputbrug beheerste als een stille getuige het Leuvense spoorweglandschap tot half 1985, toen de kraan verscheen om zijn 'kroon' weg te nemen. Begin 1986 was hij volledig verdwenen. Van het Lovensbroek blijft momenteel bijna niets meer over. Een groot deel werd opgehoogd toen de huidige spoorinstallaties tot stand kwamen, aan de kant Kessel-Lo is nog steeds de stortplaats in gebruik voor afbraakmaterialen van de spoorwegen. Het laatste overgebleven deel achter de Broekstraat in Kessel-Lo werd sinds enkele decennia als verkaveling ingericht. Het recreatiepark met het vroegere Leopoldpark en het Vijverpark zijn nog vage restanten.

DE VERBINDING MET DE VAARTKOM

De aanleg van de spooraf takking naar de Leuvense Vaartkom werd reeds besproken. De eerste aansluiting op deze aftakking was deze van de *Ateliers de la Dyle* (Dyle & Bacalan), tegenover de stelplaats van



de Buurtspoorwegen. Dit bedrijf zou trouwens een belangrijke inbreng hebben bij het tot stand komen van de omlegging van de aftakking van de vaart zoals dat in het begin van deze eeuw gebeurde. Een van de eerste plannen was trouwens de aanleg van een gelijkgrondse kruising met de Diestse steenweg met dan een brug onder de hoofdsporen en een nieuw spoor richting Tivolibrug (47). Dit werd door de stad gesteund maar door minister Vandepereboom omwille van de hoge kostprijs afgewezen. Langs beide zijden van de Beerkom was er al een heuse sporenbundel gegroeid, waarbij zich ook de sporen van de Buurtspoorwegen voegden. Aan de noordzijde van de Beerkom vertrok een spoor dat langs de vaart liep tot aan de Leopoldbrug en waarop vele industrieën een rechtstreekse aansluiting hadden. Dit spoor is sinds enkele jaren opgebroken.

Aan de zuidkant van de Beerkom liep een spoor over een draaibrug tot aan het openbaar Stapelhuis. Vóór deze brug, naast de Beerkom was een voetgangersbrug gebouwd om veilig oversteken tijdens het langdurig rangeren mogelijk te maken. De Beerkom zelf was ook door een draaibrug op de Aarschotse steenweg van de Vaartkom gescheiden. Het verkeer kon hier soms wel aardig in de knoop geraken met al die bruggen en overwegen. In 1901 sprak men al van het dempen van de Beerkom! Dit gebeurde uiteindelijk na de Tweede Wereldoorlog met puin van de vernielde gebouwen, want ook de omgeving van de Vaart was zwaar togetakeld door de bombardementen van mei 1944. Daardoor konden de sporen ook verlegd worden. Plannen om van aan de Beerkom over een extra brug een rechtstreeks spoor aan te leggen naar de andere vaartdijk, werden nooit gerealiseerd. Eens de vaart over vertakte het spoor zich op het Engels Plein, waar het grote station van Leuven had moeten komen.... Via talrijke draaischijven konden de goederenwagens naar alle mogelijke hoekjes aan de Vaartkom gesleept worden.

Luchtfoto genomen op 14 mei 1948 met de locomotiefloods: het deel van 1920 heeft een drieledig dak, ernaast komt de nieuweloods die het gebouw uit 1908 vervangt. Bemerk tevens de gedeeltelijk heropgebouwde *Ateliers de la Dyle* en de sterk gehavende stelplaats van de Buurtspoorwegen (archief N.M.B.S.)



Het tweede stationsgebouw Leuven-Kom, waarvan de plannen dateren van 1893, en de ophaalbrug, gebouwd na de Tweede Wereldoorlog, verdwenen in de jaren '70 (dia F.A. Cresens, 23 mei 1976)

Deze draaischijven moesten in de loop der tijden vergroot worden omwille van de langere goederenwagens.

Van dit ganse netwerk blijft niet veel meer over: de laatste draaischijf werd in maart 1995 opgebroken, de meeste sporen zijn verdwenen en de bundel op het Engels plein werd heringericht tijdens de werken voor de bouw van de viaduct voor het doortrekken van de Leuvense ring. Een kaapstander die dienst deed bij het verplaatsen van goederenwagens, blijft als een stille getuige over op een verdoken plaatsje.

De plannen voor een nieuw stationsgebouw Leuven-Kom werden ingediend door hoofdingenieur De Paepe en goedgekeurd op 26 augustus 1893. De werken werden uitgevoerd door aannemer Vanparijs. Het nieuwe gebouw werd opgetrokken evenwijdig met het hoofdspoor, terwijl het oude gebouw eerder evenwijdig met de vaart gelegen was. Beide gebouwen stonden ongeveer op dezelfde plaats. Dit ontvangstgebouw verdween in de jaren zeventig bij de eerder vermelde doortrekking van de ringlaan. Het vorige stationnetje dateerde van ongeveer 1874. Kort bij de twee dubbele bruggen over Leibeek en Dijle (te Leuven "de Twee Waters" genoemd) werd ook een pomphuis opgericht, waarvan de plannen ingediend werden door hoofdingenieur Slaghuysen. Ze werden op 23 januari 1907 aanvaard door aannemer Ch. Cordemans uit Mechelen. Een waterzuiveringsinstallatie sloot hierbij aan.

De draaibrug over de vaart werd in 1940 door springstoffen, geplaatst door het terugtrekkend Engels leger, zwaar beschadigd. Omwille van de



herinrichtingsplannen voor de omgeving van de vaart die reeds bestonden, werd de brug door een voorlopige vaste brug vervangen. Deze werd in september 1944 door de terugtrekkende Duitsers opnieuw beschadigd. Ze werd voorlopig hersteld, maar in december 1944 moest de Vaartkom terug toegankelijk gemaakt worden en daarom werd ze vervangen door een voorlopige beweegbare brug, gebouwd door de Werkplaatsen A.C.M.T. te Tienen. Het aanbrengen van de definitieve uitrustingen voor de ophaalbrug werd steeds maar uitgesteld omwille van de nog niet vastliggende plaats van de nieuwe brug. De laatste ophaalbrug werd ook op het einde van de jaren '70 door een moderne betonnen ophaalbrug vervangen. De bruggen over Dijle en Leibeek waren ook vernield en werden in 1945 hersteld door aannemer Monnoyer uit Brussel.

GROOTSE PROJECTEN...

Het hedendaagse station wordt een kristallisatiepunt van city-vorming, aldus Saal en Spangenberg (48). Het Utrechtse station in Nederland, geïntegreerd in het cityproject Hoog-Catharijne, dat rond 1970 gerealiseerd werd, is hier een sprekend voorbeeld van. In diezelfde periode schoof te Leuven professor

Foto uit de periode 1875-1879, met het oude stationsgebouw Leuven-Kom, de draaibrug over de vaart, op de achtergrond de Stadsontvangerij van de vaartrechten en naast de Beerkom de toenmalige S.A. des Ateliers de la Dyle, in opdracht waarvan deze foto genomen werd (verzameling R. Uytterhoeven)





Op 26 juni 1889 maakte René Desclée deze geslaagde opname van de Vaartkom met rechts een reeks goederenwagens die via draaischijven tot aan de oever geloodsd waren (RD 435 - verzameling auteur)

Mortelmans een gelijkaardig plan naar voren, waar bij het station en een groot deel van de Bondgenotenlaan (de vroegere Statiestraat) moesten afgebroken worden. De spoorweggeul zou overdekt worden, zodat Leuven niet langer van Kessel-Lo gescheiden was. Een gelijkaardig project in de Brusselse Leopoldswijk nadert momenteel zijn voltooiing. In 1993 komt het Projectteam Stadsontwerp onder leiding van professor Marcel Smets met een nieuw globaal urbanisatieplan naar voren, waarin het ganse gebied vanaf de Vaartkom tot aan de abdij van 't Park aangepakt wordt (49). Het is wel minder drastisch dan het plan Mortelmans, het station blijft behouden en het stationsplein krijgt een centrale functie.

Een nieuwe toekomst voor de Centrale Werkplaatsen?

Het complex gevormd door de Centrale Werkplaatsen is niet alleen de oudste nog bestaande spoorwegconstructie in de Leuvense regio, het is tevens het enige industriële gebouw met een dergelijke omvang, daterend uit de 19de eeuw en met een dergelijke architecturale rijkdom dat in Groot-Leuven nog aanwezig is. Deze gebouwen van de *Grand Central Belge* vertonen een ongemeen rijke baksteenarchitectuur, ongebruikelijk voor bedrijfsgebouwen. De ritmische openvolging van puntgevels accen-

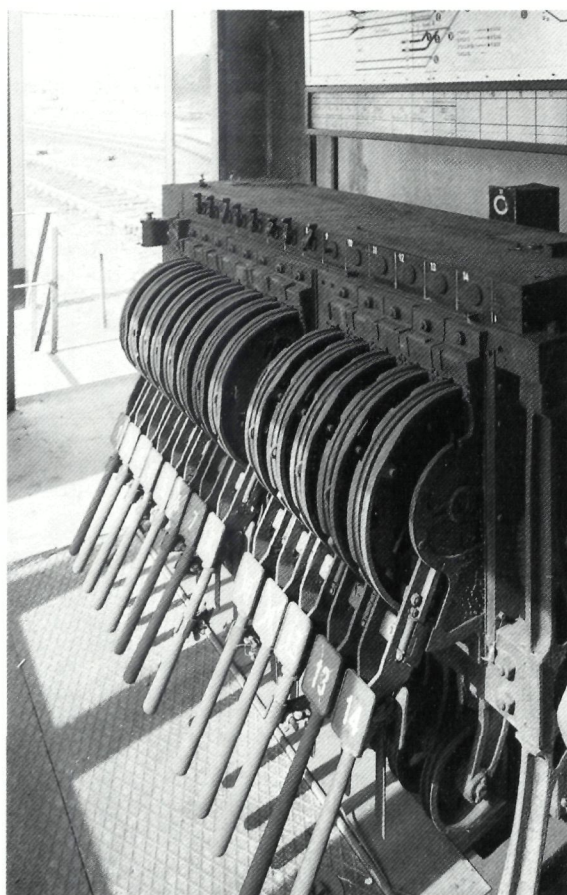
tueert het monumentale karakter. De dakconstructie, met een oneindige rij fijne Polonceauspanten, laat het licht vrij spel. Hoewel recenter gebouwd, biedt ook de grote hal uit 1920 een ongeëvenaard lichtspektakel in een immense ruimte. Ook bij dit en de aanpalende gebouwen werden effen gevelvlakken angstvallig vermeden. Een deel van deze site, die lang het kloppende hart van Kessel-Lo was, verdient zonder enige twijfel de status van monument te krijgen. Tevens lenen de talrijke uitgestrekte hallen zich uitermate als polyvalente ruimten.

Leuven kan nog een belangrijke toeristische en educatieve troefkaart uitspelen: een groot museumcomplex dat ons industrieel en wetenschappelijk erfgoed op een bevattelijke en aantrekkelijke wijze dichterbij het grote publiek brengt, ontbreekt nog in deze universiteitsstad. Een betere kans om een dergelijk complex uit te bouwen, gelegen op minder dan vijf minuten gaans van het station, zal zich vermoedelijk niet meer voordoen. De Centrale Werkplaatsen kunnen uitgroeien tot een industrieel-archeologische site die een afspiegeling van het *Museum of Science and Industry* in Manchester kan worden.

EINDNOTEN

- 1) VAN BUYTEN L., *De Leuvense Stadsfinanciën onder het Oostenrijks Regiem (1713-1794)*, 1985, p.105-154
- 2) Facsimile uitgegeven door Gemeentekrediet, 1965, kaart 111
- 3) Botanische werken uit de 19de eeuw sterken het vermoeden dat het om een waardevol gebied ging: zie bv. PIRE L., MULLER F., *Flore analytique du centre de la Belgique*, 1866: voor talrijke water- of moerasplanten wordt Kessel-Lo als vindplaats vermeld, zoals diverse soorten *Potamogeton*, *Zanichellia palustris*, *Lemna trisulca*, *Butomus umbellatus*, diverse soorten *Juncus*, *Menyanthes trifoliata*, enz.
- 4) VAN EVEN E., *Louvain dans le passé et dans le présent*, 1895, p.12 en 161
- 5) Claude Joseph Antoine FISCO (Leuven, 1736 - Erps-Kwerps, 1825), zie: HANEGREEFS G., *De steenweg Diest-Leuven (1777-1797)*, 1983, p. 70
- 6) HASQUIN H. e.a., *Gemeenten van België*, 1980, 1. Vlaanderen, vol.I, p.480-481 - VAN EVEN E., o.c., p.135, 156-168
- 7) Kaartblad Leuven, 1855, facsimile N.G.I. - Stadsarchief Leuven (SAL), M.A. 3146
- 8) Een foto uit 1889 genomen door de uit Doornik afkomstige student René Desclée geeft een goed beeld van deze toestand. Zie CRESENS F.A., *150 jaar fotografie te Leuven*, 1989, p. 88-98
- 9) Reeds terug te vinden op de topografische kaart van Leuven uit 1868 (*Dépot de la Guerre*, 1/20.000). Zie ook CRESENS F.A., *Constructeurs*, in STAES J. e.a. (eindred.) *Mechelen, Leuven, Tienen... retour*, 1987, p.158-163 en UYTTERHOEVEN R., *Leuven weleer*, 4, 93b/c
- 10) STAES J., o.c. p.10-27
- 11) SAL, M.A. 3319
- 12) SAL, M.A. 2870-2874
- 13) VANDENBERGHEN J., *De geboorte en de ontwikkeling van de Belgische Staatsspoorwegen en van de privaatschapspijpen*, 1985, p.11
- 14) SAL, M.A. 3155
- 15) SAL, M.A. 10835
- 16) SCHENKEL J.-P., *Hoe het spoorwegnet rond Leuven en Tienen groeide*, in STAES J., o.c. p.43-60

Seinpost M, nabij de Tivolibrug, eveneens in 1955 in gebruik genomen, is nu buiten dienst. Hij was uitgerust met een mechanisch seingestel van het type Siemens (foto O. Pauwels)



- (17) BODSON M., *Un siècle d'histoire du chemin de fer Namurois à travers la presse locale de l'époque*, 1985, vol. I p.19 - CELIS J., *Leuven... Station Leuven!* in STAES J., o.c. p. 90-91; - SAL, M.A. 11339
- (18) SAL, M.A. 3142
- (19) CELIS J., o.c. p. 92-101
- (20) STAES J., o.c. p. 118-122; - CRESENS F.A., *150 jaar fotografie te Leuven*, p. 73-74, 83 - VAN EVEN E., o.c. p. 307-308
- (21) NEYENS J., *De Buurtspoorwegen in de provincie Brabant*, 1982, p. 62-63
- (22) *Le Recueil Financier*, 1893-1894, p. 47-48 (in de volgende jaargang wordt de Grand Central Belge niet meer besproken) - SLEGGERS R., *Grand Central Belge*, in STAES J., o.c. p. 62-74; - *Officiële reisgids op de spoorwegen van den Grand Central Belge*, mei 1868, verscheen maandelijks, vermeldde ook lijnen Belgische staatsspoorwegen, Nederlandse en Pruisische spoorwegen; - KIPPERS C., *De IJzeren Rijn: een potentiële vervoeras tussen Antwerpen en West-Duitsland*, 1989, p. 1-36 (onuitgegeven verhandeling EHSAL); - DAMBLY Ph., *Vapeur en Belgique*, 1989, vol. I, p. 156-166.
- (23) *Louvain-Guide, son histoire, ses monuments et ses institutions*, 1873, p. 234-235
- (24) AERTS K., *De Centrale Werkplaatsen van Kessel-Lo (1863-1898): een bedrijfsgeschiedenis*, in *De Brabantse folklore en geschiedenis*, 1994, nr.283, p.237-330
- (25) VAN EVEN E., o.c. p.162-163; *Louvain-Guide*, p. 235; *Biographie Nationale*, 1964, 32, p.60-61; VAN OUTHRIE J., *De Ateliers de la Dyle*, 1987 (onuitgegeven licentiaatsverhandeling)
- (26) *Chemin de fer Grand Central Belge, Compte-rendu des Opérations du Service de la Traction et du Matériel pendant l'exercice 1868-1894*, 2 vol. - AERTS K., o.c. p.258
- (27) Liggingsplannen (archief N.M.B.S.): - Grand Central Belge: 1 januari 1869, 9 oktober 1882 en 1 januari 1892; - N.M.B.S.: plannen vanaf 1930 tot heden; - een plan uit de periode van de Duitse bezetting: 16 november 1942 - Algemeen Rijksarchief, Archief J.Malou, IX, 584 (1876)
- (28) AERTS K., o.c. p. 308
- (29) Grand Central Belge, *Compte-rendu, 1868-1894; -Recensement industriel 1880*, II, p.402 en 1896, I A, p.6; - AERTS K., o.c. p. 265 - Gemeentearchief Kessel-Lo (GAK), VII,122
- (30) AERTS K., o.c. p.269-316
- (31) SLEGGERS R., SCHENKEL J.-P., *Een spoorse kijk op Hoboken*, 1988, p.36-37
- (32) Voor *L'Industrie*, zie: CRESENS F.A., *Constructeurs*, in STAES J., o.c. p.158
- (33) Jaarverslagen N.M.B.S., 1946 - 1950
- (34) In Memoriam, Bond der gediplomeerden der Nijverheidsschool van Antwerpen - Mondelinge getuigenissen familie Vanderputte.
- (35) Jaarverslagen N.M.B.S., 1926/27-1937 - VANDENBERGHEN J., *Evolution de l'autorail à la SNCB*, 1994, p. 265-269
- (36) Jaarverslagen N.M.B.S., 1948 - 1951
- (37) GAK, VIII/176 - SMEYERS M., *Blauwput, geschiedenis van een parochiekerk*, 1983
- (38) SAL, M.A. 3142, 3146
- (39) Genoemd naar John Saxby, een Engelse pionier inzake de bouw van mechanische seinhuizen. In 1863 stichtte hij samen met een vennoot de firma Saxby and Farmer te Hayward's Heath in Sussex. - EUGENE J.-B., *Etudes sur les Chemins de fer et les télégraphes électriques*, 1874, vol.I, p.117
- (40) GAK, VIII/175
- (41) SAL, M.A., 3146
- (42) (LALOUX G.), *La ligne électrique vers L'Allemagne doit et peut passer a portée de Tirlemont, St-Trond, Tongres, Liège et Dison-Verviers*, (1907) - DELVILLE T. & FONTAINE A., *Les projets de la nouvelle ligne de chemin de fer entre Bruxelles, Louvain et L'Allemagne*, 1910 - SCHENKEL J.-P., *TGV avant la lettre*, in STAES J., o.c. p.136-139
- (43) GAK, VIII/175
- (44) Archief N.M.B.S. Bijzondere onderrichtingen, Belgische Staatsspoorwegen, Wegen en Werken (1901-1913) - Conférences, Direction Générale des Chemins de fer de l'Etat (1908-1911; 1913) - Ordres de service et instructions (1848-1898) - Trains d'inspection, Procès-Verbaux (1901-1908; 1912) - Museumbewaarpplaats Leuven, *Beknopte gids*, 1987 - SAL, M.A. 3143 - GAK, VI/1871-VIII/175 - EUGENE J.-B., o.c., vol. II, p.327
- (45) MEYERS W., SELLESLAGH F., *De vijand te lijf, De Belgen in het verzet*, 1984 - VANBELLINGEN P., *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, 1983 - VAN BRUSSEL L., *Partizanen in Vlaanderen*, 1977
- (46) K.B.V.V.S., *Electrificatie Brussel-Luik, 1ste oktober 1955*
- (47) SAL, M.A. 3319
- (48) SAAL P. & SPANGENBERG F., *Kijk op Stations*, 1983, p.110-115
- (49) HORSTEN T., *Stad aan het spoor*, in de *Campuskrant* van de K.U.Leuven, 25 maart 1993, p.12

F. André CRESENS is licentiaat wetenschappen en navorser inzake geschiedenis van techniek en wetenschappen, regionale en industriële geschiedenis.

SUMMARY

MONUMENTS FOR JUSTICE LAW COURTS IN EAST-FLANDERS

During the French and Dutch reign and the first years of Belgian independence, the separation of powers called urgently for new official and governmental buildings. The need for proper, functional buildings for the jurisdiction was answered by the construction of separate juridical buildings.

In the beginning of the Ancien Régime, court sessions took place in open air, in the tribunal and later in the city hall. In 1790, during the French Revolution, law courts were set up per district. Under the French reign, in 1800, the country court districts were established and the courts adapted accordingly together with the Courts of First Instance. The law of August 4, 1832, established a Court of Appeal.

There are three juridical districts in East-Flanders: Gent, Oudenaarde and Dendermonde. The three court houses vary a lot in architecture and atmosphere. The contrasts are big due to their remarkable stylistic differences, varying from neo-classic and neo-Gothic to moderate modernism. There are however some resemblances, like the location and the history of the construction, the basic layout, but also the monumental aspect and the importance of building sculpture.

The courts of Gent, Oudenaarde and Dendermonde have been built next to a river, respectively the Leie, Schelde and Dender, and all on the former location of a monastery. The location near a river largely contributes to the impressive and still picturesque town view.

A building as stately as a court, has an almost theatrical radiation of dignified values. Being public buildings, they are more abundant and richer than private architecture of that period. The symmetrical design of the façade with the central entrance, is quite in line with the building tradition of the town halls. However diverse the building style, the basic layout was still conventional and following historical archetypes.

The elevated, large income hall, also called "salle des pas perdus", is central in the design. It is connected with the staircases and is the heart of the building, around which the different halls and main rooms are situated. It fits perfectly in its public function.

The Court of Justice of Gent, built in 1836-1846, is quite impressive with its rigidly structured design. This creation is considered a main work in the career of the town architect, Louis Roelandt. His knowledge of classical building theory and the heritage of the Renaissance is accentuated by the rhythmic unity of the symmetrical façade, the mouldings lining the registers, the alternating decoration of windows and the use of pilasters. In the architectural history of Gent, this is an important example from a school which followed the examples of the Florentine renaissance. The building with its surroundings as a whole, including a typical 19th century square, is equally interesting.

The Court of Oudenaarde is a nice example of the eclectic style just after the war. In 1921, the architect Henri Valcke designed a law court

following the neo-styles from around the turn of the century, with especially a liking for the neo-Gothic. The decorative harmony of the interior, with the paintings by B.-R. De Cramer, is very impressive.

The law court of Dendermonde, designed by Valentin Vaerwyck, is the most peculiar one. It is mainly in the plastic design that we note a, still hesitating, move to the modernistic architecture of the inter-bellum. In this view the decorative sculptures by Oscar Sinia and Geo Verbanck are particularly important. The height of this sturdy tower with the somewhat strange copper lantern and its impressive crowning, will always dominate the town view.

THE RAILWAY JUNCTION OF LEUVEN

In the 18th century the canal to Mechelen and the Rupel river were Leuven's connection with the waterways to the coast. It became a centre for the trade with our neighbouring countries to the East.

As of 1837, Leuven was connected to the rapidly expanding railway network. On top of a link to the canal basin, Leuven became a hub for railway tracks from north to south and from east to west.

The construction of a station was the impulse for the development of a whole new neighbourhood. The original station was replaced in 1879 with a neoclassic building, which still exists except for the side-wing and the large covering. The statues on the façade need restoring.

In 1864 the Grand Central Belge (GCB) was founded and became a fierce competitor for the State-owned railway company. Indeed, the GCB was a consortium which operated a number of private railways. For the maintenance of the rolling stock GCB constructed a huge workshop in Kessel-Lo. The location of this Central Workshop was the incentive for the further urbanisation of rural Kessel-Lo. In 1897, the State took over the GCB and its workshop. The building complex was used until 1993. It is actually the only remaining large industrial site in Leuven from the 19th century.

Several major works have been carried out during the expansion of the railway site of Leuven: the diversion of the road to Diest and the relocation of the branch to the canal basin. Only after the take-over of GCB did the construction start of sidetracks for the shunting of freight trains, a hangar for locomotives and a thorough rearrangement of tracks and the semaphore installation in the station. Especially during the second world war, the railway infrastructure from Leuven suffered a lot of damage.

The rather homogeneous railway site of Leuven is quite monumental with the station itself and the Central Workshop as the main eye-catchers. For the moment there is a global plan for the re-designing of the station's neighbourhood. We hope that it will take into consideration the specific architectural and industrial-archaeological value of the railway junction of Leuven.

HOGER SINT-LUCASINSTITUUT GENT

INSTITUUT VOOR CONSERVATIE EN RESTAURATIE VAN HET CULTUREEL ERFGOED (I.C.R.)

Postgraduaat diplomacursus
"deskundige conservatie en restauratie"

3 jaar, 1 1/2 d/week, dagcursus

Toelatingsvoorwaarden:

diploma hoger onderwijs of min. 3 jaar praktijkervaring

1995-1996

Modules (zaterdag- of avondonderwijs)

- inleiding tot de monumentenzorg
- industriële archeologie
- barok in Vlaanderen
- inleiding tot museumtechnieken en museumbeheer
- chemische en natuurwetenschappelijke technieken voor de restaurator
- heritage management

SINT-LUCASACADEMIE

Hogere Graad en Specialisatiegraad (deeltijds kunstonderwijs)

- Hogere graad (4 jaar)
- Specialisatiegraad (2 jaar)
 - Kunstambacht steen - beeld
 - Kunstambacht hout - meubel
 - Kunstambacht glas-in-lood
- Practische opleiding met inleidingen i.v.m. kunst- & cultuurgeschiedenis, technologie, heraldiek, enz.

Toelatingsvoorwaarden

voor Hogere graad: 18 jaar
voor specialisatiegraad: hogere graad.

Inlichtingen en inschrijvingen

Alle werkdagen van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur. Gesloten van 15 juli tot en met 15 augustus 1995.
Zwarteustersstraat 34, 9000 Gent. Tel. (09) 225 42 90 - Fax (09) 223 46 36

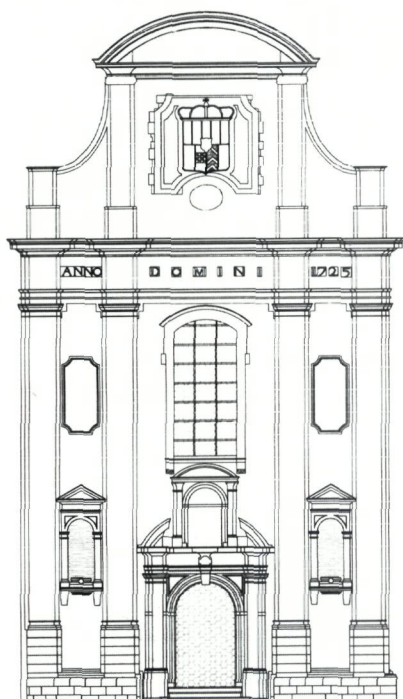


BVBA JOS DUMOULIN

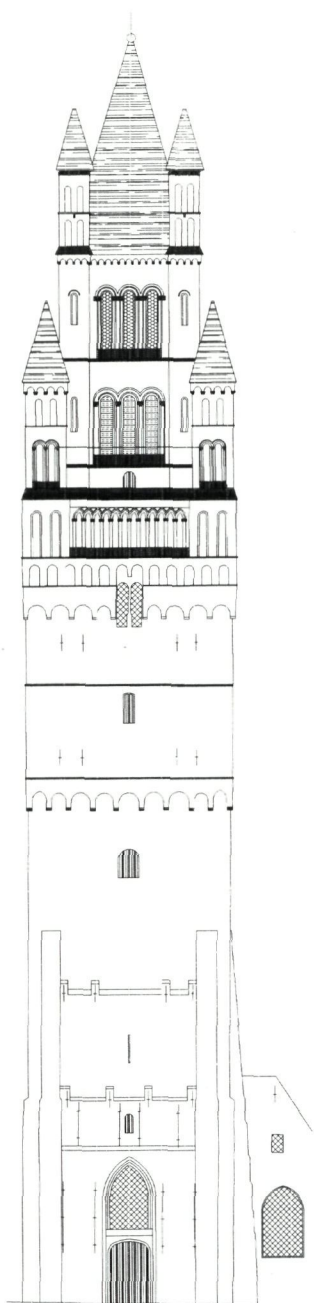
**Kerkplein 25
8800 Rumbeke
Tel. (051)22 48 11
Fax (051)24 00 42**

LANDMEETKUNDIG STUDIEBUREEL

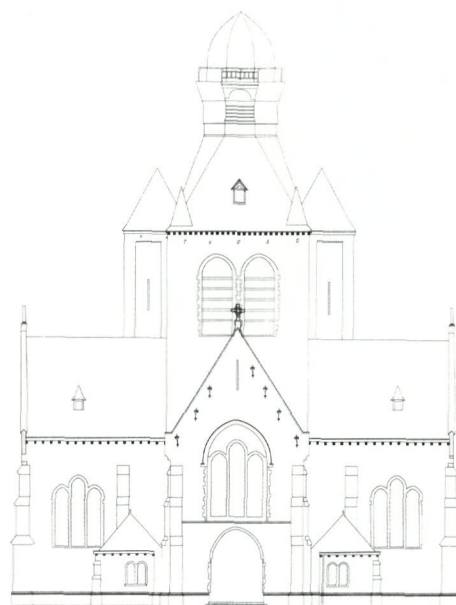
Detailopmeting van gevels en gebouwen
Weergave in gevelzicht, dwarsnede en langssnede
Gegevensoverdracht in DWG en DXF formaat



Opmeting gevel Klein Seminarie
te Roeselare



Opmeting toren
Sint-Salvator Kathedraal
te Brugge



Opmeting Sint-Niklaaskerk
te Mesen



**Vormingsinstituut
voor K.M.O.
Centrum Brugge
Spoorwegstraat 14
8200 Brugge 2**

cursus 'Restaurateur van gebouwen'

programma-inhoud

Restauratiefilosofie
Kennis der lokale architectuur
Vochtproblemen - curatieve ingreep
Restauratie van metselwerk
Houtrestauratie
Verfrestauratie
Restauratie van glasramen
Restauratie van pleisterwerk
Stabiliteitsproblemen
Opmetingsmethoden
Kostprijsberekening
Werfbezoeken
Dossier opmaken

Organisatie

Deelnamerecht: 5.200 fr. Syllabi inbegrepen
Aanvang: maandag 18 september 1995
Duur: 2 jaar, 1 lesavond (maandag) van 19 tot 22.15 uur,
1 lesavond bedrijfsbeheer (vrijdag)
32 lesweken per jaar

Inschrijvingen en inlichtingen
vragen naar J. AVERMAETE
Tel.: (050)40 30 60 - Fax: (050)40 30 62



**Vormingsinstituut
voor K.M.O.
Centrum Brugge
Spoorwegstraat 14
8200 Brugge 2**

cursus 'Aannemer voegen en reinigen van gevels'

Nieuw vanaf september 1995

programma-inhoud

Warenkennis: studie van de materialen en hulpmaterialen met hun specifieke eigenschappen
Plananalyse, kontrakten en bestelbon
Bouwwetgeving
Stedebouw: - reglementering
Technologie: - reinigingstechnieken
- herkenning van vervuiling en diagnosestelling
Opmaken van offerte: - precalkulatie
- opdrachtbevestiging

Werkorganisatie

De verschillende technieken: chemische, straal- en laser-technieken
De verschillende voegtechnieken en materialen

Organisatie

Deelnamerecht: 5.200 fr. Syllabi inbegrepen
Aanvang: donderdag 21 september 1995
Duur: 2 jaar
1 lesavond (donderdag), 1 lesavond bedrijfsbeheer (vrijdag)
19.00 - 22.15 uur.

Inschrijvingen en inlichtingen
vragen naar J. AVERMAETE
Tel.: (050)40 30 60 - Fax: (050)40 30 62



N.T.G. - GENT -

Definitief ontlast van de vieze ontlasting door duiven dankzij:

ECOPIC 

Een architectuur zonder duiven

Inlichtingen:

**Herreman en Lippens,
Brusselsesteenweg 188A
9090 Melle
Tel. (09) 252 13 40
Fax (09) 252 31 59**



bvba **HERREMAN & LIPPENS**

DE KAARTEN VAN HET NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT

De belangrijkste opdracht van het Nationaal Geografisch Instituut bestaat erin de topografische basiskaarten van België, alsook de afgeleide kaarten, op te stellen en bij te werken.

Het huidig beschikbaar schalengamma gaat van 1:10.000 tot 1:250.000.

- **1:25 000 - De meest gedetailleerde kaart van het land**

Deze kaart, die van de vroegere stafkaart op schaal 1:20 000 afstamt, is een inventaris van het landschap. Ze wordt vooral benut door wandelaars, jeugdbewegingen, leerkrachten, militairen, enz.

- **1:10 000 - Een werkdokument**

Het betreft een fotografische vergroting van de basisdocumenten van de kaart op schaal 1:25.000. Omwille van haar schaal en haar vier oordeelkundig gekozen kleuren is ze de kaart bij uitstek voor studiebureaus, urbanisten, planologen, onderwijs, enz ...

- **1:50 000 - Gegeneraliseerde kaart**

Deze is iets minder gedetailleerd dan de kaart op schaal 1:25 000, geeft een overzichtelijk beeld van een uitgestrekt grondgebied.

- **1:100 000 - Synthetische streekkaart**

Is de ideale streekkaart op aardrijkskundig, cultureel en toeristisch gebied. Bedrukt op beide zijden, vormt ze een origineel geheel van topografische en vrijetijdsgegevens.

- **1:250 000 - Topografische en overzichtelijke kaart**

Ze biedt behalve de wegnummering, de kilometerafstanden, de afritten van autowegen en een lijst van plaatsnamen, ook nog een systematische verdeling van bossen, boomgaarden, stadzones, alsook het hydrografisch net, het spoorwegennet, enz... De kaart bevat een register van alle huidige en voormalige gemeenten.

- Ook **luchtfoto's en historische kaarten** van gans België zijn beschikbaar.

Voor meer informatie, contacteer :

Nationaal Geografisch Instituut
Verkoopdienst
Abdij ter Kameren, 13
1050 BRUSSEL

Tel. : (02) 629 82 82

Fax : (02) 629 82 83





DE BOUWONDERNEMINGEN **COUDRON**^N_V

Algemene Bouwwerken
Restauratie- en Renovatiewerken
Timmer- en Schrijnwerken
Specialisatie Volkerntoepassing
Keukeninrichting "Sedeco"

DIKSMUIDSEWEG 61, 8900 IEPEL
TEL. 057/20 09 85 - 21 96 10 — FAX 057/20 99 17

Kunstatelier **Gerard Thienpont** bvba

Konservatie en Restauratie van Kunstwerken
Hout - Steen - Stucwerk • Schilderijen

Beeldhouwwerken • hout en steen

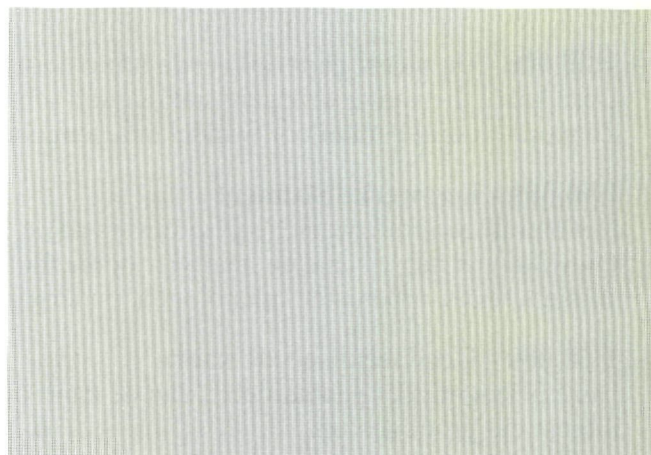
Decoratieve schilderwerken

Polycromeerwerken • Bladgoud

Kerkmeubilair

Onderzoek en behandeling

Rozenstraat 6 - 9810 NAZARETH (Eke)
Tel. (09) 385 54 32 - Fax (09) 385 45 52



N.V. MODERN RENOVATION TECHNIQS S.A.

GROUP
MONUMENT

STABILITEIT

- Technische studie - Berekeningen.
- Scheuringinjecties van steen en beton.
- Consolidatie van muren.
- Plaatsen van chemische verankeringen.
- Plaatsen van trekkers-vijzeltechniek.
- Opvijzelen van konstrukties.
- Polymeerchemische restauratie van hout.

RENOVATIE - RESTAURATIE

- Droogleggen van muren.
- Reinigen van gevels.
- Verharden en waterwerend maken van natuur- en baksteen.
- Restauratie van natuursteen.
- Betonherstelling
- Zwambestrijding - Houtwormbestrijding.

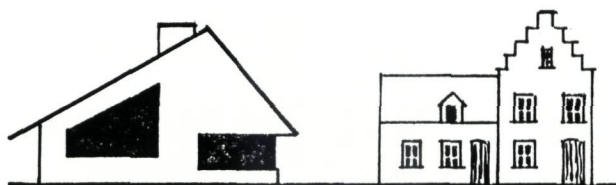
SOUVERAINESTRAAT 38/42 - 9800 DEINZE - TEL. (09) 386 97 67 - FAX (09) 386 98 26



P. NIJS N.V. ALGEMENE ONDERNEMING

DAK-ZINK-BOUW- EN
RESTAURATIEWERKEN
STEENKAPPERIJ
SCHRIJNWERKERIJ

E3-Laan 49 - 9800 DEINZE
Tel. : (09) 386 07 63 - 386 61 50
Fax : (09) 386 04 15



Bouwwerken BAEKELAND

BVBA

Koekamer 55
9688 MAARKEDAL
Tel. (055) 21 38 68
Fax (055) 20 90 66



- *Producent van :*
- Minerale steenrestauratiemortel *Monulit*
 - Hydrofuges (siloxanen) en steenverhardingsprodukten
 - Epoxyprodukten

- *Verdeler van :*
- WACKER-CHEMIE produkten
 - Preventieve en curatieve houtbehandelingsprodukten MADUROX
 - Hydraulische betonreparatieprodukten FOSROC



Europark Noord 5
B - 9100 Sint Niklaas
Tel.: 03/766 69 30
Fax : 03/766 35 57


Renospecto



detail: Kasteel van Poeke

Nationale Vakbeurs
voor Renovatie & Restauratie

van 22 tem 24 oktober 1995

Flanders Expo Gent 

* Enkel toegankelijk voor professionelen *

Renospecto is een organisatie van
mo PRODUCTIONS BVBA

Inlichtingen

Sterrewijk 55 • 9880 Aalter • tel 09/ 375 10 33 • fax 09/ 375 07 30

ATELIER

Herman Jans

Trekken, gieten en plaatsen van
lijsten. Restauratie van oude
lijsten (staff- en stucwerk).
Mouler- en boetseerwerk.
S c u l p t u r e n

Hoogstraat 129 - 9000 Gent
tel 09/224 34 05 - fax 225 93 77

IMPERPLEX

KLEURLOOS ©
zonder siliconen

De ideale anti-grafitibescherming
voor blauwe steen (petit granit)

Inlichtingen : Mechelsestraat 125, 3000 Leuven
Tel. 016/23.98.25

België's enigste, oudste en wereldbepaalde goudslager

AL. BUGGENHOUT BVBA



BLADGOUD

en accessoires voor het vergulden
(mixtion, rode bolus, messen, borstels...)

ARTIST OIL COLOURS SCHEVENINGEN

Olieverven en pigmenten speciaal
voor kunstschilders en restauraties

Uitsluitend **Groothandel**.

Voor informatie voor het adres
van uw dichtstbijgelegen verkooppunt:
VAN ARTEVELDESTRAAT 139 - 1000 BRUSSEL
Tel. 02/512 71 19 - Fax 02/502 14 55



R · P · G

RESTORED - PATRIMONY - GUARANTEE

**HET RESPEKT
TEN OPZICHTE VAN
DE GESCHIEDENIS**



RESTAURATIE
VAN GEVELS

PARKETVLOEREN

STAFF

SMEEDWERKEN

KERAMIEK

GLAS-IN-LOOD

NATUURSTEEN

GIETERIJ

R.P.G. N.V.

A. LAMBIOTTESTRAAT 24

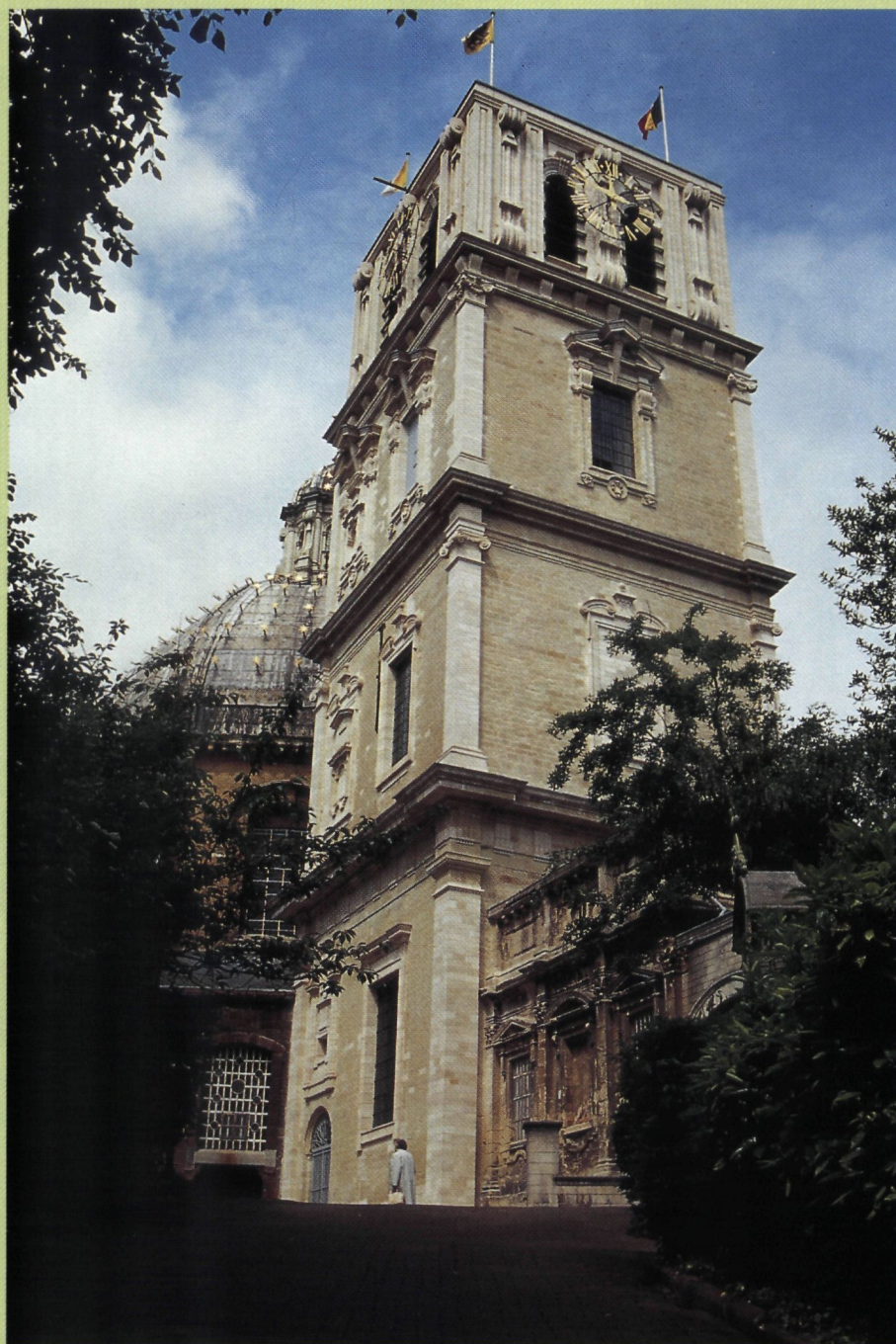
1030 BRUSSEL

TEL.: 02. 245 08 60

FAX: 02. 245 72 36

N.V. VAN LOY & CIE

ALGEMENE RESTAURATIEWERKEN



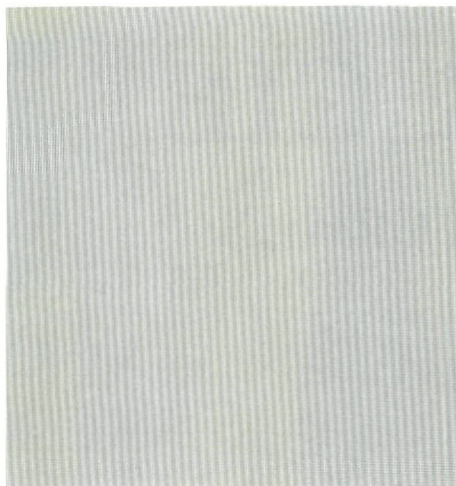
Restauratie Toren Basiliek van Koekelberg

Aarschotsesteenweg 4

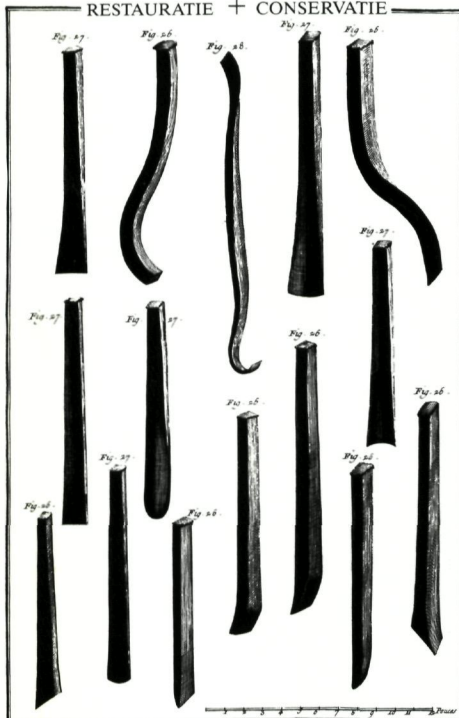
2230 Herselt

Tel. (014)54 43 97

Fax (014)54 72 72

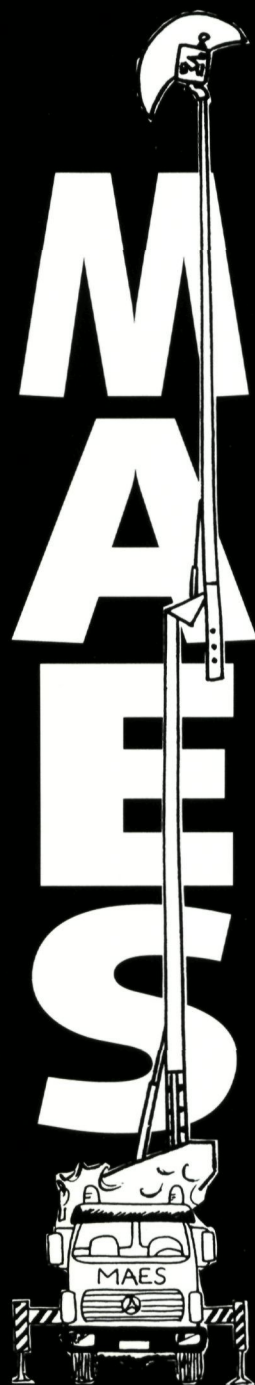
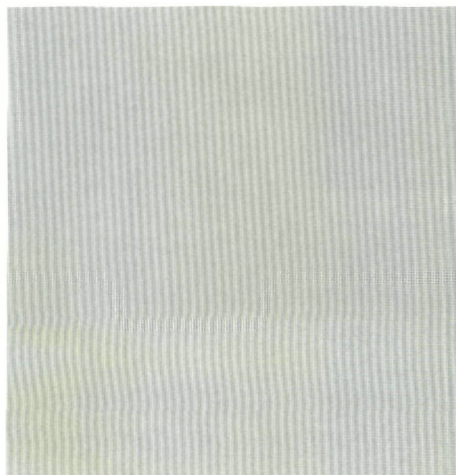


SUPPORT – SURFACE
RESTAURATIE + CONSERVATIE



Onderzoek & Behandeling
Muurschildering · Sinc · Sculptuur

Bennesteeg 3, 9000 Gent, (09) 223 87 03
Wapenstraat 12B, 2000 Antwerpen, Tel. & Fax (03) 248 12 97



**Verhuring
hoogwerkers**

op vrachtwagen tot 65 m
tot 30 m zonder voerder

Onze troeven:

- een gamma van meer dan 100 hoogwerkers 9 tot 65 m
- Kwalitatieve service dag en nacht
- snelle levering vanuit de depots

Charleroi	(071) 81 75 33
Beringen	(011) 24 09 73
Roeselare	(051) 24 29 21
Vilvoorde	(02) 252 56 09
Liège	(041) 47 07 00
Lille	00/33/27 92 91 92
Rotterdam	00/31/18 34 51 21

Boudewijnlaan 5 - 2243 PULLE
(03) 484 62 62 - Fax (03) 484 55 66



WANNEER DE VORM
HET HOOFDDOEL IS



**BETONNEN SIERVORMEN
EN SIERELEMENTEN
VOOR RESTAURATIEWERKEN
EN NIEUWBOUW**



AGREF N.V.
Tragelweg 4
B 9230 Wetteren
Tel. (09) 369 19 11
Fax (09) 369 07 04

Eternit Clay Tiles : ACME

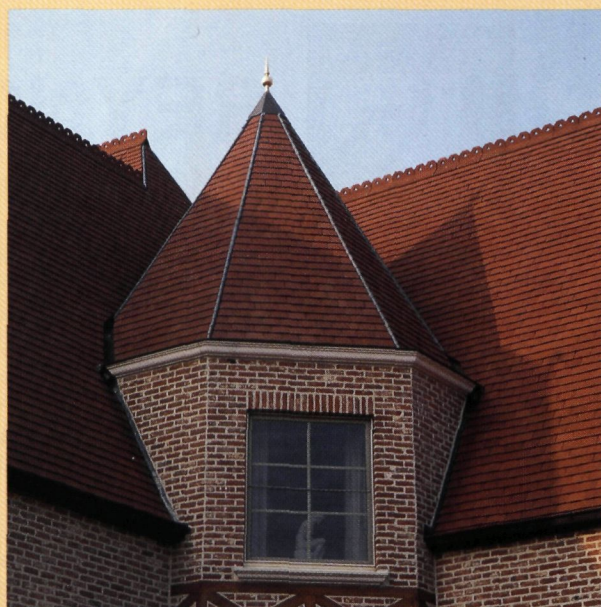
Onevenaarbare Kwaliteit

**Ruimste Gamma Hulpstukken:
zelfs nokken tegen vogels**

**Kleurengamma:
17 kleuren,
zwart en leikleur**



Voor de renovatie van het Begijnhof in LEUVEN, werd gekozen voor de handgemaakte ACME tegelpannen van de Groep Eternit. De reden was simpel: Eternit kon het materiaal leveren dat het best de oorspronkelijke dakbedekking benaderde in VORM en in KLEUR.



Deze particulier in Ravels koos voor de ACME tegelpaan van Eternit omwille van de kleur en de MOSbestendigheid. Let ook op de nokken die beletten dat duiven of andere grote vogels op uw dak komen zitten.



**TEL INFO: ETERNIT DAKPANNEN
GRATIS
GROEN NUMMER: 0800/14.145**

O.-L.-Vrouw
Kathedraal
Antwerpen

Het vergulden van de Windhaan



Voorzitter van
"Koninklijke Gilde
Meester Schilders-
Decorateurs Antwerpen"
Lid van "Art Restores
Association"

De BVBA Van Bortel voerde verguldingswerken uit aan de O.-L.-Vrouw Kathedraal, gebouwen op de Grote Markt, de Sint-Caroluskerk, de hoekgebouwen Leystraat, het Gutenberghuis, St.-Katelijnevest, voorgevel stadhuis van Antwerpen, Centraal Station Antwerpen, Kapiteln Senaatsgebouw te Brussel...

Voor de vergulding van de windhaan werd, gewoontegedroeven voor 'Goldfinger' Armand Van Bortel. Na het reinigen van de haan, werd eerst een grondlaag, een olieventlaag en een oranje mixion (om het goud vast te hechten) aangebracht. Hierop bracht men een eerste laag dubbeltoeren-goud van 23 3/4 karaat gebruikt. Na het plakken van de goudblaadjes met een dikte van een 10 000ste millimeter wordt het geheel gepolijst en volgt een doorzichtige mixion en een tweede goudlaag. Bij de vergulding betrof Armand ook de leraars uit het technisch onderwijs. Armand vindt het bijzonder belangrijk dat bij de restauraties de studenten van de technische scholen betrokken worden. De kennisoverdracht moet, waar mogelijk, praktisch kan ervaren worden. Dit resulteert dan ook in een positieve beroeps-fierheid. (Naar de Gazet van Antwerpen)

b.v.b.a.

A. Van Bortel



BO-Stijf

Gedipl. Schilder-decorateur - Restauratie-, Renovatie-, Patineer- en Polychromeerwerken - Hout- en marmerschilderwerken - Raamgarniering - Prosper De Witstraat 10, 2100 Deurne - Tel.: (03) 324 58 29 - 325 53 11 - Fax: (03) 324 51 82



REYNCHEMIE® NV

Producent Chemische Renovatie-specialiteiten

- Producten en toepassingen voor :
- vochtwerende hydrofobering (siloxanen en silanen)
 - steenversteving
 - gevelreiniging
 - verfverwijdering
 - injectie tegen optrekkend vocht
 - curatieve & preventieve houtbehandeling
 - polymeerchemische balkkoprestauratie
 - duivenwering
 - natuursteenherstelling (AMONIT)
 - betonherstelling (epoxy's)
 - epoxylijmen
 - epoxy coatings
 - anti graffiti systeem

SERVICE EN SNELLE LEVERING ZIJN ONZE TROEF
Documentatie, advies of offertes op aanvraag.

OEKENSESTRAAT 161
Tel. (051)24 25 27

B-8800 ROESELARE-RUMBEKE
Fax (051)22 98 92

Wij hebben allemaal bescherming nodig, maar niet allemaal dezelfde!



Duivenmest is naast luchtvervuiling één van de belangrijkste oorzaken van beschadigingen aan gebouwen en monumenten. Aggressieve chemische verbindingen in de uitwerpselen dringen diep door in de bouwmaterialen en tasten deze onomkeerbaar aan. Dit geeft aanleiding tot regelmatige schoonmaakbeurten en dure restauraties. Maar er is meer! De duif, maar vooral de duivenmest, brengt naast het cultuurpatrimonium ook onze gezondheid in gevaar door overbrenging van ziekten zoals ornithose, salmonella, e.a. ...

Nu is er echter Birdex®, een diervriendelijk afschrikingsmiddel dat de duiven voorgoed weg houdt van monumenten en gebouwen. Wilt u er meer over weten? Neem dan vrijblijvend contact met ons op.

Solar n.v.

Kleine Breedstraat 33, B-9100 St.-Niklaas
(03) 776 61 62



Birdex® is a registered trademark of P.E.C. International.



PROFIEL
RESTAURATIE & MONUMENTENZORG

Oostveldkouter 26 • 9920 Lovendegem

Meubilair (wel en niet gepolychromeerd)
Sculptuur (steen en hout) • Leder
Bodemvondsten (hout en leder)
Schilderijen (paneel en doek)

ONDERZOEK & BEHANDELING

Lauwers M.	09/372 63 03
Van Der Biest L.	03/771 44 66
Vandenborre H.	09/372 63 03
FAX	09/372 63 03



B.v.b.a.

**VENNOOTSCHAP VOOR DE
CONSERVATIE EN DE RESTAURATIE
VAN KUNSTWERKEN**

- Restauratie van schilderijen (namelijk: grote formaten)
- Doublering op vacuümtafel
- Behandeling van:
 - gepolychromeerde beelden en meubels
 - muurschilderingen
 - Oosters lakwerk
 - Conservatie van kunstwerken op papier en zijde
 - Terracotta's



Reiniging van een schilderij

**20 JAAR AKTIEF
IN SAMENWERKING
MET DE OFFICIELE INSTANTIES.**

DIEPESTRAAT 18
3061 BERTEM (Leefdaal)
(02) 767 97 80

ERKENNING NR. 04 28 01



DENKT U BIJ LISTER GERUST MAAR AAN DUUR

We vinden er geen doekjes om: als u Lister tuinmeubilair koopt, vindt u dat terug in de aanschafprijs. Maar daar staat wel wat tegenover. Want anders dan bij menig ander merk, zijn de teakhouten tuinveteranen van Lister echt bestand tegen weer en wind, tegen zon en vrieskou. Zo vindt u in Engeland Lister-banken die al meer dan 100 winters hebben getrotseerd. Listermeubelen, ambachtelijk vervaardigd sedert 1883- zijn tuinmeubelen van waarde. Daarom kunt u bij Lister gerust aan duur denken. De lange duur.



Uw Lister- showroom:

België:

ARS-HORTI Dilbeek
(02) 569 54 25
AVANT GARDEN Wijnegem
(03) 353 68 64
EXTRA MUROS
's Gravenwezel
(03) 658 63 68
DE EGELANTIER Otegem
(056) 77 63 96
EPOS CENTER Zedelgem
(050) 20 01 88
HEDERAE Boutersem
(016) 73 38 06
IL MONDO VERDE Hasselt
(011) 23 33 44
INTERDESIGN NV
Lummen
(013) 52 25 95
MEYNS PASCAL Oostende
(059) 70 29 73
DE TUINKAMER Antwerpen
(03) 248 63 96
MODERN DESIGN Neerpelt
(011) 64 52 33
NV JOHN GILLE CO
Zutendaal
(089) 61 27 65
ORSHOF DECOR Neerglasbeek
(089) 85 51 01
PLAISIR DU JARDIN Brussel
(02) 375 60 26
TER BLOMME Brugge
(050) 38 17 14
TUINDESIGN VAN DE
VELDE NV Keerbergen
(015) 51 36 12
TUINARCHITECTUUR
WATELLE-VANHULLEBUS
Sijsele
(050) 37 12 30
VERDE E BLU Halle
(02) 360 22 20
VERDURME Wilrijk
(03) 827 00 91
WILLIAM'S INTERIORS &
GARDEN Tongeren
(012) 23 14 85
WOONCENTER VERELST
Mechelen
(015) 27 00 10

Nederland:

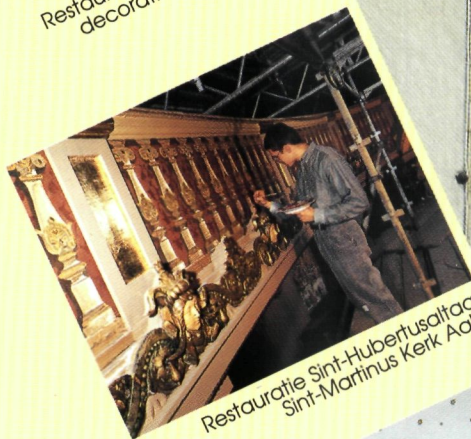
BORG'S Wassenaar
(01751) 76 991
DE BEELDEN GIETERIJ
Arnhem
(085) 51 57 97
KERKHOF LAREN BV
Laren N.H.
(02153) 83 818
METHA PARSON Amsterdam
(020) 661 06 08
PAND 56 Akkrum
(05665) 20 14
PETERS DECORATIONS
Boxmeer
(08855) 77 419
ROZENKEUKERIJ
DE WILDE Bussum
(02159) 16 511
RUY'S INTERIEURS Zeist
(03404) 22 860
SERAMBI De Moer
(04245) 94 72
TUINATELIER Utrecht
(030) 51 26 76
VANDENBERG Helenaveen
(04933) 97 70

Importeur:

HELITEAK ESTATE
FURNITURE NV
K. Leopoldlaan 119
3920 Lommel
België
Tel. België (011) 544 001
Tel. Nederland (075) 400 929



Restauratie van figuratief en decoratief schilderwerk - Opera Gent



Restauratie Sint-Hubertusaltaar
Sint-Martinus Kerk Aalst



Restauratie neogotisch schilderwerk in de
grote kapel van de Zusters van de
Presentatie te Ledeberg



PROVO

BVBA

SCHILDERS- EN AFWERKINGSBEDRIJF

Waar ambacht en kunst nog altijd, zoals vroeger,
één geheel vormen. Figuratief schilderen op doek
en het restaureren ervan, decoratief hout- en
marmerschilderen, vergulden, restauratie van
moeilijk schrijn- en stoffwerk.

SINT-JORISKAAL 7
9000 GENT
TEL (09)223 12 96
FAX (09)233 27 56

Erkenningen:
D23 klasse 3
D25 klasse 3
D13 klasse 3
D5 klasse 2



Huis "De Caese", KANTOOR PARIBAS BANK BELGIE TE BRUGGE geïnterpreteerd door Robert Helsmoortel.

KUNST **VERGT KREATIVITEIT**

WAAR BANKIEREN EEN KUNST IS. Zowel bedrijven als particulieren kiezen voor een bank die borg staat voor een technisch hoogstaande service: de Paribas Bank België. Een bank die dankzij een internationale samenwerking binnen de Paribas-groep van alle kapitaalmarkten thuis is. Dat vergt niet alleen degelijk gevormde specialisten, maar ook creativiteit. Dat heeft de Paribas Bank België.

Kijk maar naar de vele innovatieve beleggingsmogelijkheden die de bank biedt, waaronder de hoog-technologische financiële produkten van de marktzaal, ten dienste van bedrijven en particulieren. Precies daarom kiezen zowel bedrijven als particulieren voor de Paribas Bank België. Omdat bankieren er een kunst is.

BANKIEREN **EVENEENS**


PARIBAS BANK
BELGIE

PARIBAS BANK BELGIE N.V. - Emile Jacqmainlaan 162 - 1210 Brussel - Tel. 02/220.41.11 - Fax 02/218.51.42